

สารความรู้ เพื่อคนไทยปลอดจากภัยจักรยานยนต์

จัดทำโดย
โครงการขับเคลื่อนสังคมไทยสู่ผู้ใช้จักรยานยนต์ปลอดภัย

สาระความรู้เพื่อคนไทยปลอดภัยจากรยานยนต์

คณะผู้เขียน

1. รองศาสตราจารย์ ดร.สายประสิทธิ์ เกิดนิยม
2. ดร.อนุชิต กลับประสิทธิ์
3. อาจารย์ชฎาพร สุขศิริวรรณ
4. นางสาวพิกุลทอง วงศ์อ้าย
5. นายพรเทพ ขวัญใจ
6. แพทย์หญิงชไมพันธุ์ สันติกาญจน์

บรรณาธิการ

1. แพทย์หญิงชไมพันธุ์ สันติกาญจน์
2. รองศาสตราจารย์ ดร.สายประสิทธิ์ เกิดนิยม

ติดตามข่าวสารของพวกเราได้ทาง

<https://www.facebook.com/motorcyclesafetyth>

<https://www.facebook.com/mcsafetymove22/>

<https://motorcyclerider.net/>

คำนำ

สาระความรู้เพื่อคนไทยปลอดจากภัยรถจักรยานยนต์ (จยย.) นี้จะเกิดขึ้นไม่ได้เลย หากมิได้มีผู้จัดทำร่างในแต่ละกลุ่มที่มีความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษมาร่วมงานกับโครงการขับเคลื่อนสังคมไทยสู่ผู้ใช้รถจยย. ปลอดภัย ได้แก่ กลุ่มช่างเชี่ยวชาญรถจยย.ที่รวบรวมผู้รอบรู้ด้านรถจยย.และผู้มีประสบการณ์ขับขี่รถจยย. และกลุ่มเครือข่ายผู้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุรถจยย. สาระความรู้นี้สามารถเลือกอ่านเป็นส่วนๆ ได้ตามความเกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์และความสนใจก่อนหลังของผู้อ่าน แบ่งได้ดังนี้

สาระความรู้สำหรับคนขับขี่รถจยย. ผู้เขียนสาระส่วนนี้ โดย **ดร.อนุชิต กลัประสิทธิ์** ซึ่งนอกจากจะเป็นผู้นิยมชมชอบการขับขี่รถจยย.ตั้งแต่วัยรุ่นนี่ยังเคยเป็นแชมป์มอเตอร์ไซค์วิบาก แชมป์ขับขี่รถจยย.ประหยัดน้ำมันของประเทศไทย หัวหน้าทีมซ่อมรถจยย.ในการแข่งขันอย่างเป็นทางการในประเทศไทย และปัจจุบันยังเป็นอาจารย์ผู้สอนการซ่อมเครื่องบินและเป็นนักบินอีกด้วย

สาระความรู้เพื่อคนไทยปลอดจากภัยรถจยย.สำหรับคนซ้อนท้ายรถจยย. ผู้เขียนสาระส่วนนี้ โดย **คุณพิกุลทอง วงศ์อ้าย** ซึ่งเป็นผู้รับผลกระทบจากภัยรถจยย.ที่มีประสบการณ์ตรงจากการซ้อนท้ายเพื่อนในสมัยวัยรุ่น ซ้อนท้าย 2 คน ขับ 1 คน ไปทำงานกลุ่มส่งครุ ถนมนมกอบัวบ้าง ทำให้เกิดอุบัติเหตุชนกับรถสี่ล้อ ก่อนเกิดเหตุผู้เขียนซ้อนตรงกลางคูโทรศัพท์อยู่ รู้ตัวอีกทีเมื่อเกิดเหตุแล้ว เพื่อนคนขับและเพื่อนที่ซ้อนปิดท้ายเสียชีวิตทั้งคู่ ตนเองบาดเจ็บรุนแรงต้องใช้วีลแชร์ตั้งแต่นั้นมา ด้วยความอุตสาหะสามารถจบปริญญาตรีทางไกลและประกอบอาชีพได้และตอบรับงานโครงการฯ และมาช่วยจัดทำร่างนี้ด้วยความรู้ที่สืบค้นจากอินเทอร์เน็ตและประสบการณ์ตรงส่วนตัวเพื่อเป็นความรู้แก่ผู้ที่จะซ้อนท้ายรถจยย.ให้ใส่ใจความปลอดภัยให้มากอย่างไรก่อนซ้อนและระหว่างซ้อนท้าย

สาระความรู้สำหรับคนซื้อรถจยย. ตามที่กล่าวไว้ข้างต้นว่าผู้ซื้ออาจจะไม่ทราบถึงความเสี่ยงและยิ่งไปกว่านั้นอาจจะซื้อไปตามที่ลูกหลาน วัยรุ่นรบเร้าให้ซื้อโดยไม่ทราบถึงเงื่อนไขเรื่องความปลอดภัย ทั้งที่ผู้ซื้อคือผู้ร่วมกำหนดชะตาชีวิตของผู้ใช้รถจยย.โดยตรง ผู้เขียนสาระส่วนนี้คือ **รศ.ดร.สายประสิทธิ์ เกิดนิยม** ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมยานยนต์ที่จบการศึกษาจากต่างประเทศ มีประสบการณ์อย่างสูงในด้านยานยนต์ การทดสอบสมรรถนะและความปลอดภัยของรถจยย.ที่ผ่านมาของประเทศไทยเกือบทั้งหมดมีอาจารย์เป็นหัวหน้าทีมหรือผู้ร่วมสนับสนุน อาจารย์และทีมงานในศูนย์วิจัยเฉพาะทางวิศวกรรมการประเมินและความปลอดภัยยานยนต์ (ASAE-RC) ก่อตั้งขึ้นภายใต้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (มจพ.) บริหารงานโดย ทีมคณะวิจัย บัณฑิตวิทยาลัยวิศวกรรมศาสตรนานาชาติ สิรินคร ไทย-เยอรมัน (TGGS) ได้รับรางวัล Prince Michael International Road Safety Award ผลงานดีเด่น ช่วยในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อมุ่งเน้นด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ รางวัลนี้เป็นรางวัลที่มอบให้กับองค์กรที่ HRH Prince Michael แห่ง Kent พิจารณาแล้วว่ามีผลงานและนวัตกรรมที่โดดเด่นในการริเริ่มด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2564

สาระความรู้สำหรับคนเดินเท้า ผู้เขียนสาระส่วนนี้เป็นอาจารย์ของศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก ภาควิชากุมารเวชศาสตร์ คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี

มหาวิทยาลัยมหิดล มีประสบการณ์ยาวนานทั้งด้านการพยาบาลในห้องฉุกเฉิน งานวิจัยและให้ความรู้แก่เด็ก และประชาชนเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ/ตายจากเหตุต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบาดเจ็บทางถนน คือ **อาจารย์ขุภาพร สุขศิริวรรณ** นอกจากงานสอนและรณรงค์ป้องกันการบาดเจ็บแล้ว อาจารย์ยังเป็นเครือข่าย ผู้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ด้วย

สาระความรู้สำหรับคนขับขี่พาหนะอื่น ผู้เขียนสาระส่วนนี้ คือ **คุณพรเทพ ขวัญใจ** ซึ่งเป็นผู้สอนขับรถยนต์ที่ตนเองใช้ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เป็นสมาชิกเครือข่ายปลอดภัยสองล้อ ซึ่งมุ่งให้มีทางเลือกเพื่อรถจักรยานยนต์ปลอดภัย และ กลุ่มช่างเชื่อมจักรยานยนต์ จึงเป็นผู้เข้าใจความรู้สึกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถอื่นๆ บนถนนได้อย่างลึกซึ้งและมีประสบการณ์ทั้ง 2 ด้าน

โครงการฯ ขอขอบคุณกลุ่มช่างเชื่อมรถจักรยานยนต์ เครือข่ายผู้รับผลกระทบจากรถจักรยานยนต์ที่ได้ให้ข้อมูลความรู้ และเชื่อกันกับผู้ร่วมประชุมทุกท่าน ขอขอบคุณขนส่งทางบกและคุณพรเทพ ขวัญใจ ที่ได้อนุญาตให้ใช้รูปภาพประกอบทางโครงการฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารสาระความรู้เพื่อคนไทยปลอดภัยจากรถจักรยานยนต์จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์และคนโดยผู้โดยสาร ใช้ถนน ให้ทุกคนปลอดภัยจากรถจักรยานยนต์

ด้วยความปรารถนาดีจาก โครงการขับเคลื่อนสังคมไทยสู่ผู้ใช้จักรยานยนต์ปลอดภัย

มกราคม 2566

วัตถุประสงค์

เอกสารนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแหล่งข้อมูลเพื่อคนไทยปลอดจากภัยรถจักรยานยนต์ เป็นความรู้ที่เข้าถึงง่าย อ่านเข้าใจง่าย สำหรับคนไทยที่ใช้รถจักรยานยนต์และต้องเกี่ยวข้องกับสัมพันธกับรถจักรยานยนต์. เมื่อใช้ถนนร่วมกัน มุ่งเน้นที่กลุ่มอายุ ตั้งแต่อายุ 6-7 ปี ไปจนถึง 60 ปี เนื่องด้วยความเสี่ยงที่จะตายของผู้ขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์. เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะสูงกว่ายานพาหนะอื่น 24-34 เท่า ปัจจุบันผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไทย (รวมขับขี่และโดยสาร) ตาย 1 คนทุก 37 นาที ซึ่งมีอัตราตายเป็นที่หนึ่งของโลกและมีรายงานเกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บรุนแรงพิการหรือตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์. ในสถานการณ์ของผู้ที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. คนขับขี่รถจักรยานยนต์ไทยแตกต่างไปจากประเทศอื่นอย่างชัดเจนในเรื่องอายุที่น้อยมากแต่เริ่มขับขี่ยานพาหนะที่มีขนาดเครื่องยนต์และความเร็วที่สูงกว่าประเทศอื่น
2. คนซ้อนรถจักรยานยนต์. มีตั้งแต่ 1 คนไปจนถึง ที่บางครั้งมากถึง 3-4 คน การซ้อนอย่างอันตรายผิดกฎหมาย มักเกิดเหตุรุนแรงจนพิการหรือตายเป็นกลุ่ม ในกลุ่มเด็กและวัยรุ่น
3. คนซื้อรถจักรยานยนต์. เพื่อให้ลูกหลานใช้ไปเรียนหนังสือ หรือ ให้ภรรยาทำธุระโดยอาจไม่ทราบถึงความเสี่ยงของการใช้รถจักรยานยนต์. แม้จะเป็นรถจักรยานยนต์รุ่นครอบครัวมีซีซีต่ำสุดที่มีขาย (110-115 ซีซี) แต่ทำความเร็วได้สูงกว่าศักยภาพในการควบคุมของผู้เริ่มขับขี่ ซึ่งมักมีการบาดเจ็บในขณะเกิดเหตุ
4. คนเดินเท้าในไทยถูกชนโดยรถจักรยานยนต์. ถึงแก่ชีวิตมากกว่าจากยานพาหนะอื่น การเสียชีวิตดังกล่าวเป็นลำดับสูงสุดของประเทศไทย
5. คนขับขี่รถอื่นและใช้ถนนร่วมกับรถจักรยานยนต์. พบว่าในอุบัติเหตุที่ชนกับรถจักรยานยนต์. มีประมาณครึ่งหนึ่งที่รถจักรยานยนต์เป็นฝ่ายผิด อีกฝ่ายหนึ่งคือผู้ขับขี่รถอื่นซึ่งเป็นฝ่ายผิด และมักให้ข้อมูลว่าไม่เห็นรถจักรยานยนต์. หรือถูกรถจักรยานยนต์. ตัดหน้า

สาระความรู้นี้ จะตั้งอยู่บนฐานข้อมูลทางวิชาการ ประกอบกับประสบการณ์จริงของทีมช่างเชี่ยวชาญรถจักรยานยนต์. และเครือข่ายผู้รับผลกระทบจากรถจักรยานยนต์. ในบริบทของชีวิตบนถนนไทย

สารบัญ

	หน้า
สาระความรู้สำหรับ “คนขี่รถจยย.”	1
สาระความรู้สำหรับ “คนซ้อนท้ายรถจยย.”	8
สาระความรู้สำหรับ “คนซื้อรถจยย.”	10
สาระความรู้สำหรับ “คนเดินเท้า”	16
สาระความรู้สำหรับ “คนขับขี่พาหนะอื่น”	19

สาระความรู้สำหรับ “คนขี่รถจักรยานยนต์”

1. **ควรศึกษาหนังสือคู่มือการจราจรทางบก**ล่าสุด พ.ศ. 2565 พร้อมศึกษาแผ่นป้ายความปลอดภัย ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับอย่างละเอียดของรถจักรยานยนต์ ก่อนขึ้นรถจักรยานยนต์คันใหม่และหมวกนิรภัยมาตรฐาน
2. มากกว่า 85% ของผู้ที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ที่มีการศึกษาทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุในอดีต เกิดกับผู้ที่ไม่ผ่านการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย แต่เรียนรู้จากสมาชิกครอบครัว เพื่อน หรือฝึกด้วยตนเอง ดังนั้น **จะต้องเข้ารับการอบรมการขับขี่ปลอดภัยจากสถาบันที่มีมาตรฐาน** เช่น กรมการขนส่งทางบก โรงเรียนสอนขับรถและจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกที่มีอยู่เกือบทุกจังหวัดในประเทศไทย เช่น โรงเรียนสอนขับรถแอดวานซ์จันทบุรี โรงเรียนสอนขับรถเต็มรูปแบบ ดี-วัน ในกรุงเทพฯ ศูนย์ขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า ศูนย์ขับขี่ปลอดภัยยามาฮ่า การเข้ารับการอบรมดังกล่าวจะทำให้รู้จักการขี่รถจักรยานยนต์ขึ้น ได้แก่ เทคนิคการเบรก การทรงตัว การเลี้ยว รวมถึงวินัยจราจร ผลลัพธ์ที่ได้จะทำให้มีฝีมือ ทักษะการขับขี่ เทคนิคการใช้เบรก การทรงตัว การแก้ปัญหาเฉพาะหน้า การเรียนรู้เครื่องหมายจราจร วินัย มารยาทในการใช้เส้นทาง การพบต่อสาธารณะเรื่องสิ่งแวดล้อมซึ่งจำเป็นมาก นอกจากนี้ การสอบใบขับขี่ให้ผ่านเป็นอีกเงื่อนไขสำคัญก่อนขับ
3. ให้คิดเสมอว่า “รถจักรยานยนต์ หรือ รถจักรยาน” คือพาหนะทดสอบจิตใจ ผู้ขับขี่ต้องปรับตนเองให้เป็นผู้ที่มีน้ำใจต่อผู้อื่นเสมอโดยเฉพาะคนข้ามถนน ดังนั้น ผู้ขับขี่จะต้องเตรียมชะลอความเร็วแต่ไกลและหยุดให้คนข้ามทางม้าลายเสมอ
4. จากประสบการณ์ของผู้เขียนและข้อมูลจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้ขับขี่ควรบอกตนเองเสมอว่า **จะขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองด้วยความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง** และจะขี่ขึ้นบนถนนไฮเวย์ด้วยความเร็วไม่เกิน **60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง** เพราะผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุมากกว่ายานพาหนะอื่น 27-34 เท่า และรถจักรยานยนต์ก็เป็นยานพาหนะที่ชนคนเดินเท้าตายมากที่สุด ในไทย รถจักรยานยนต์แบบครอบครัวยอดนิยมนี่ความเร็ว 60 กม./ชม. และขี่โดยผู้เชี่ยวชาญเมื่อเบรกฉุกเฉินจะต้องใช้ทางยาวถึง 35-52 เมตรบนถนนสภาพดี ไม่ลื่น
5. ไม่ใส่รองเท้าแตะขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์แบบครอบครัวที่ใช้โซ่ขับเคลื่อน รถจักรยานยนต์ดังกล่าวจะมีระบบบังคับเบรกด้วยเท้าและระบบการเปลี่ยนเกียร์ด้วยเท้า สายของรองเท้าแตะอาจเกี่ยวกับคันเกียร์หรือคันเบรกทำให้ควบคุมรถจักรยานยนต์ผิดพลาด
6. หมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อกที่ได้มาตรฐานจาก สมอ. คืออุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ดังนั้น ต้องสวมทุกครั้งทั้งขี่และคาดสายรัดคางให้กระชับ เนื่องจากมากกว่า 50% ของผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ที่มีการศึกษาทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุในอดีต เกิดบาดเจ็บที่ศีรษะ อีกทั้ง รถจักรยานยนต์วิ่งเร็วและชนท้ายรถจอดข้างทางบ่อย ถ้าเลือกประเภทของหมวกได้ควรเลือกหมวกเต็มใบที่ปิดคางจะปกป้องเราได้ดีที่ที่สุด และควรลดความเร็วลงในขณะที่ขี่
7. การจับแฮนด์รถจักรยานยนต์ ต้องจับกลางปดล็อกแฮนด์ทั้งสองข้าง (ข้างซ้ายและข้างขวา) และจะต้องจัดให้หัวแม่มือกำปดล็อกแฮนด์ทุกเวลาตลอดการขับขี่ ห้ามมิให้หัวแม่มือวางทับบนปดล็อกแฮนด์ เพราะ

ลักษณะการจับดังกล่าวจะทำให้มือของผู้ขับขี่หลุดพลาดออกจากแฮนด์ในขณะที่ขับขี่ ส่งผลให้ไม่สามารถควบคุมรถจยย.ได้หรือทำให้รถล้ม

8. ขับขี่เว้นระยะห่างจากคันหน้าให้มากที่สุด แนะนำห่าง 3-4 วินาที เป็นอย่างน้อยบนถนนปกติ และ 5-6 วินาทีบนถนนระหว่างเมือง (ที่กำหนดให้ระยะห่างจากคันหน้าเป็นวินาทีนั้น จะพิจารณาจากประสบการณ์โดยกำหนดให้รถคันหน้าหยุดกระทันหันและมีเวลาเพียงพอในการห้ามล้อและ/หรือหลบหลีก) การขับขี่ไม่ควรขับขี่ท้ายรถทุกชนิด และเผื่อระยะเบรกให้มากกว่าปกติถ้าขับขี่บนถนนที่ลื่น
9. ไม่ใจร้อน ขับแข่งบ่อยๆ คิดเสมอว่าการแข่งหรือการเปลี่ยนเลน คือ กำลังจะถูกรถคันอื่นชนเรา
10. การขับขี่รถจยย.แบบเตรียมการล่วงหน้าจะช่วยให้รถคันอื่นรับรู้ทิศทางเรา เช่น เมื่อเลี้ยวซ้ายต้องเตรียมตัวขับช่องทางชิดด้านซ้ายและช่องซ้ายสุดเท่านั้น
11. ไม่ขับขี่รถจยย. หากขาของผู้ขับขี่ไม่ถึงพื้นถนนแบบเต็มฝ่าเท้าเด็ดขาดเพราะจะควบคุมรถได้ยาก ล้มง่ายขึ้น และทำให้แก้ไขปัญหาลูกฉุกเฉินเฉพาะหน้าไม่ได้มีประสิทธิภาพ
12. จากการศึกษาทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุในอดีต สถิติการขับขี่รถจยย.ล้มเองจนบาดเจ็บ หรือตายนั้น ใกล้เคียงกับการชนกับรถคันอื่น ดังนั้น ผู้ขับขี่ต้องสำนึกเสมอว่าจะจัดการตนเองให้ป้องกัน/หลีกเลี่ยงอุบัติเหตุจากสภาพการขับขี่ ถนน และจากยานพาหนะอย่างอื่นโดยเร็วให้ได้
13. เมื่อดื่มเหล้า เบียร์ หรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่ว่ามากหรือน้อยก็ตาม เราจะไม่ขับรถจยย.เด็ดขาด จากการศึกษาทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุในอดีต **สถิติผู้ขับรถจยย.ขณะมีเมามาและไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ 100 ราย เสียชีวิตถึง 90 ราย**
14. ไม่ขับขี่รถจยย.ที่ดัดแปลงสภาพ เช่น เปลี่ยนขนาดวงล้อ เปลี่ยนขนาดยางที่ผิดไปจากมาตรฐานโรงงานผู้ผลิต (สามารถสืบค้นได้จากคู่มือเฉพาะรุ่น)
15. ไม่ขับขี่รถจยย.ที่รับรู้และทราบว่าจะเบรกไม่อยู่ เช่น เบรกหย่อน เบรกลื่น ทั้งแบบเบรกด้วยเท้าและเบรกด้วยมือ
16. รถจยย. ที่ตะเกียบหน้าทำมุมเอียงมากเมื่อมองจากด้านข้างรถเหมาะกับการขับขี่บนทางหลวงหรือไฮเวย์เพื่อเดินทางระยะไกลที่ต้องใช้ความเร็วที่สูงกว่า เนื่องจากรถจยย.จะมีเสถียรภาพในการขับขี่ทางตรงมากกว่า ในขณะที่รถจยย. ที่ตะเกียบหน้าทำมุมเอียงน้อยเมื่อมองจากด้านข้างรถเหมาะสำหรับการขับขี่ในเมืองที่ต้องเลี้ยวไปมาบ่อยและใช้ความเร็วต่ำกว่าเนื่องจากสามารถควบคุมการเลี้ยวได้ง่ายกว่า
17. ไม่ขับรถจยย.ที่ดัดแปลงสภาพดังนี้ อย่างเด็ดขาด ได้แก่
 - 17.1 ปรับรถจยย.ให้ต่ำลง (Load ต่ำ)
 - 17.2 ปรับเบาะบางและต่ำลง
 - 17.3 ปรับขนาดล้อให้กระทะล้อและหน้ายางลง (มีผลต่อการทรงตัว)



รูปที่ 1 เบาะปาดบางตัด

ที่มา: อินเทอร์เน็ต

18. ไม่ขับรถจยย.ที่ระบบไฟฟ้าขัดข้องเด็ดขาด เช่น ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเบรก ไฟเลี้ยว และแตร
19. รถจยย.ที่สามารถอนุโลมให้ขับขี่ได้หากจำเป็นเร่งด่วน รถจยย.นั้นจะต้องมีกระจกส่องหลังอย่างน้อย ด้านขวา 1 อัน ถ้ารถจยย.ไม่พร้อม เราจะเลือกที่ไม่ขับรถจยย.คันดังกล่าวเลย
20. “อุปกรณ์แต่งรถจยย.เพื่อความสวยงาม” ความจริงคือ อุปกรณ์ตกแต่งดังกล่าวจะลดความปลอดภัยของรถจยย. ดังรูป

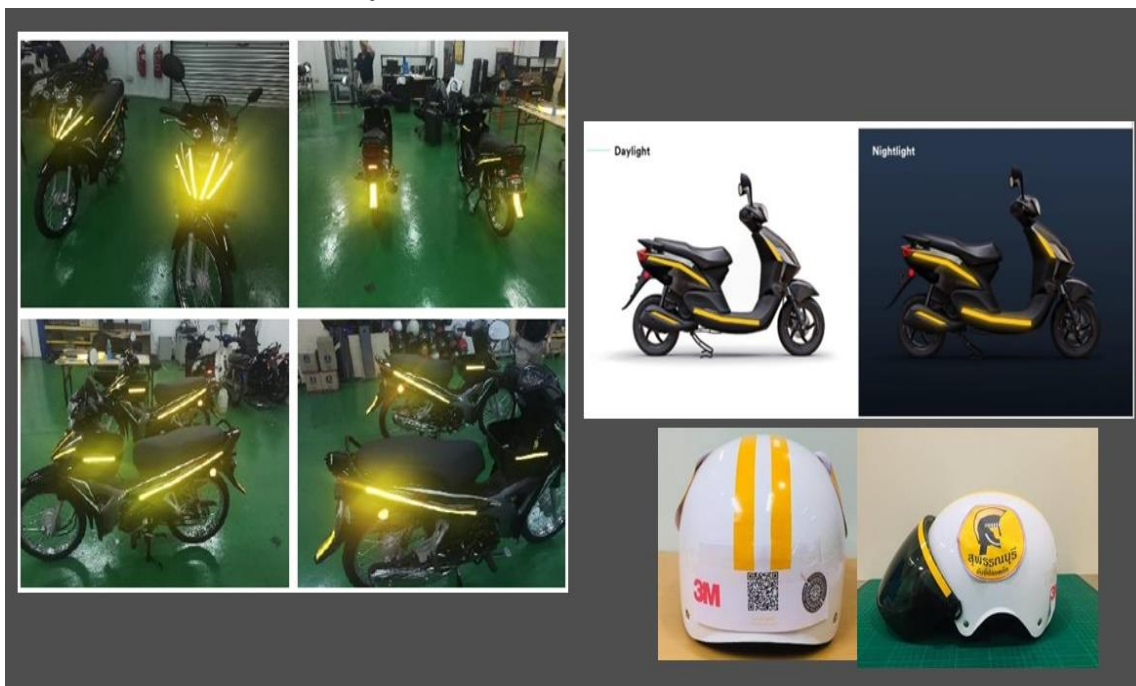


รูปที่ 2 อุปกรณ์แต่งรถจยย.

ที่มา: อินเทอร์เน็ต

21. “เวลากลางคืนไม่ใช่เวลาของการใช้รถจยย.” อย่าเสี่ยงกับสิ่งที่มองไม่เห็นและสภาพถนนที่แสงสว่างไม่เพียงพอ การขับขี่กลางคืนจะมีความเสี่ยงกว่ามาก เรื่องการเห็นได้เด่นชัด (conspicuity) บนถนนเป็นเรื่องสำคัญทั้งกลางวันและกลางคืน ผู้ขับขี่จยย.ต้องเปิดไฟหน้ารถ ใส่ชุดและหมวกนิรภัยขับขี่ มีสีที่ contrast กับถนนตามช่วงเวลาอย่างชัดเจนเพื่อให้รถและคนข้ามถนนเห็นและหลีกเลี่ยงกันได้ง่าย ไม่

เกิดการชน รถจยย.เล็กของประเทศไทยส่วนใหญ่มักไม่มีแผ่นสะท้อนแสงด้านข้าง ต้องแก้ปัญหาโดยติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงคุณภาพสูงที่คุณภาพเชื่อถือได้ เช่น ของ 3M



รูปที่ 3 สติ๊กเกอร์สะท้อนแสง

ที่มา: นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ และ 3M

22. คิดเสมอว่า รถคันอื่นๆ ที่ใช้ถนนร่วมกับเรา เขา (คนขับรถคันอื่น) จะต้องการรู้ว่าเรา (ผู้ขับขี่รถจยย.) คิดจะขับขี่ไปทางไหน เช่น ไปตรง เลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา จะแซง หรือ จะเปลี่ยนเลน ถ้าเราไม่ให้สัญญาณกับรถคันอื่น คนขับรถคันอื่นจะคิดว่าเรา (ผู้ขับขี่รถจยย.) ไปทางตรงเสมอ ฉะนั้นการเปลี่ยนทิศทางทันที จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุชนกับรถคันอื่นบ่อยมากที่สุด
23. ขับขี่รถจยย.ให้หลีกเลี่ยงสภาวะจราจรที่แออัดล้อมด้วยรถบรรทุกใหญ่ หรือ ถูกขนาบซ้าย-ขวา-หน้า-หลัง โดยเร็วที่สุด
24. สร้างนิสัยการขับขี่รถจยย.แบบ “ไม่เปลี่ยนเลน” ไม่แซงกระทันหัน ขับตามๆ กันไป และให้สัญญาณก่อนทุกครั้งที่จะแซงหรือเปลี่ยนช่องทางการขับขี่
25. เมื่อถึงทางร่วมทางแยก และก่อนออกจากซอยควรใช้ยัดความปลอดภัยเป็นที่ตั้ง เช่น หยุด-ดู-ไป จะเสริมให้ปลอดภัยมากขึ้น
26. จากการศึกษาทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุในอดีต จงจำไว้ว่าผู้ที่มีอายุระหว่าง 15-19 ปี ได้รับอุบัติเหตุจากรถจยย.สูงสุด ควรนำมาเปรียบเทียบกับเราอยู่ในเกณฑ์อายุเท่าไร และต้องป้องกันตนเองเป็นพิเศษอย่างไร

27. การดูแลรถจยย.พื้นฐานแบบง่ายๆ เช่น สภาพยาง ลมยาง ประสิทธิภาพเบรก ไฟส่องสว่าง และ ไฟสัญญาณ เป็นการดูแลประจำวันหรือดูแลทุกครั้งก่อนขับขี่
28. สภาพถนนที่เราไม่คุ้นเคย ทางโค้ง แสงสว่างไม่พอ อย่าขับเร็ว อย่าเสี่ยงกับสิ่งที่มองไม่เห็น ดังนั้น ให้ใช้ความเร็วต่ำในระดับที่เราควบคุมได้ในที่ชุมชน เมื่อถึงทางแยก และจุดกลับรถควรให้ชะลอความเร็ว
29. ควรรู้จัก “ระยะเบรก” ซึ่งจะสั้นกว่า “ระยะหยุด” ที่เราทำได้จริง (ดังรูป)



รูปที่ 4 ระยะหยุด

ที่มา: อินเทอร์เน็ต <https://saaq.gouv.qc.ca/EN/ROAD-SAFETY/MODES-TRANSPORTATION/MOTORCYCLE/SPEED>



รูปที่ 5 ระยะหยุดรวมของรถ

ที่มา: สภาองค์กรของผู้บริโภค

จากการทดสอบเบรกรถจักรยานยนต์โดยสภาองค์กรผู้บริโภคที่ความเร็ว 60 กม./ชม. ระยะเบรกที่สั้นที่สุด (โดยผู้ขับขี่ที่เชี่ยวชาญเบรกพร้อมกันทั้งหน้าและหลัง) คือ 19.9 เมตร แต่ระยะที่หยุดได้จริง (รวมการตัดสินใจและตอบสนองของผู้ขับขี่จะเพิ่มอีกอย่างน้อย 25 เมตร เป็น $19.9 + 25 = 44.9$ เมตร)

30. ถนนที่อันตรายกับรถจักรยานยนต์และควรหลีกเลี่ยงหรือหากเลี่ยงไม่ได้ ให้ลดความเร็วเหลือช้าที่สุดที่ขับได้ จากการศึกษาและประสบการณ์ของผู้เขียน ถนนดังกล่าวคือ ถนนมีรอยแตกแยกที่ผิวต่างระดับกัน ตั้งแต่ 1.5 เซนติเมตรขึ้นไป ในทางยาวที่รถวิ่งผิวถนนมีกรวดทรายมาก ถนนเปียกชื้นหรือมี อุณหภูมิสูงบนถนน หรือ ถนนมีแผ่นเหล็กปิดท่อระบายน้ำที่ลื่นเป็นมัน
31. ไม่ควรใช้โทรศัพท์ในระหว่าง ขับขี่ สำหรับ app rider ที่จำเป็นอย่างยิ่งยวดที่ต้องสื่อสารทางโทรศัพท์ บ่อยมาก ควรมีการยึดตรึงโทรศัพท์มือถือกับรถจักรยานยนต์เพื่อใช้งาน หรือใช้อุปกรณ์เสริมโทรศัพท์โดยไม่ต้องจับมือถือเพื่อให้ไม่ผิดกฎหมาย และควรหลบจอดให้ห่างจากถนนและไหล่ทางให้มากในเวลาที่ ต้องสื่อสารทางโทรศัพท์เพื่อความปลอดภัยจากรถอื่นมาชนท้าย

สรุป จากข้อมูลเชิงป้องกัน 31 ข้อในการลดอุบัติเหตุของผู้ใช้รถจักรยานยนต์.ดังกล่าวนั้นทำให้เราสามารถแก้ไข
ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่ทั้งนี้อุบัติเหตุส่วนใหญ่ล้วนเกิดจากความผิดพลาดจากคนเป็นส่วนใหญ่ วิธีที่ผม
ดร.อนุชิต กลับประสิทธิ์ ใช้และได้ผลโดยผ่านประสบการณ์ของตนเองตั้งแต่ขับจักรยานยนต์. คือเริ่มจากตัวเรา
เอง เรื่องการขับขี่ถูกเทคนิค การดูแลรถสม่ำเสมอและสภาพถนน

เอกสารอ้างอิง

Mau-Roung Lin, Jess F. Kraus. A review of risk factor and patterns of motorcycle injuries. Accid
Anal Prev. 2009 Jul;41 (4):-710-22. doi: 10.1016/j.aap.2009.03.010.Epub 2009 Apr 18.

สาระความรู้สำหรับ “คนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์”

1. ควรเลือกขี่รถ จยย. เองจะดีที่สุดถ้าเป็นไปได้ ควรหลีกเลี่ยงการนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกประเภท
2. แต่งการด้วยชุดที่ไม่รุ่มร่าม ชุดที่ปกป้องร่างกายเพื่อลดการบาดเจ็บ เช่น เสื้อแขนยาว ขายาว รองเท้าคัทชู หรือ หมวกกันน็อก รองเท้าผ้าใบ
3. ใช้เสื้อกันฝนปลอดภัยกว่าใช้ร่มเพราะไม่เสียการทรงตัวในขณะนั่งและถือร่ม จากลม ในขณะซ้อนท้ายรถ จยย. ควรเก็บชายเสื้อกันฝนให้เรียบร้อย
4. ไม่นั่งซ้อนท้ายรถ จยย. เมื่อรู้สึกว้าว่ง ป่วย หรือควบคุมตัวเองไม่ได้
5. ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ในขณะซ้อนท้าย หรือเกิดอาการเมาแล้วไม่ซ้อนท้าย รวมทั้งก่อนซ้อนท้ายรถ จยย. ไม่เสพกัญชา ยาเสพติด หรือ ยาที่ทำให้ง่วงซึม หรือตื่นตัวมากเกินไป
6. ต้องสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานทุกครั้ง ตลอดเวลาที่ล่อหมุน ไม่ว่าใกล้แค่ไหน จากการศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุรถ จยย. ในประเทศไทย มักเกิดภายใน 5 กม. จากจุดเริ่มต้นเดินทาง
7. ไม่ถือของพะรุงพะรังขณะซ้อนท้ายรถ จยย.
8. เลือกซ้อนท้ายรถ จยย. กับผู้ขับขี่ที่รู้กฎจราจร มีใบขับขี่ และมีประสบการณ์ขับขี่ที่อย่างน้อย 1 ปี
9. เลือกซ้อนท้ายรถ จยย. กับผู้ขับขี่ที่มีอุปนิสัยในการขับขี่ที่ดี และไม่ใจร้อน
10. เลือกซ้อนท้ายรถ จยย. กับผู้ขับขี่ที่มีความชำนาญเส้นทาง และมีประสบการณ์ในการขับขี่
11. เลือกซ้อนท้ายรถ จยย. กับผู้ขับขี่ที่มีความพร้อมในการขับ ไม่ง่วง ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ไม่ป่วย หรือมีลักษณะที่จะควบคุมตัวเองไม่ได้ในระหว่างการขับขี่ รวมทั้ง ผู้ขับขี่จะต้องไม่เสพกัญชา ยาเสพติด หรือ ใ้ยารักษาโรคที่ทำให้ง่วงซึม
12. เลี่ยงการซ้อนท้ายรถ จยย. กับผู้ขับขี่ที่อายุต่ำกว่า 18 ปี และยังไม่มียานยนต์ขับขี่รถ จยย. รวมทั้งผู้ที่ได้ใบขับขี่มาในปีแรก และคนที่อายุ 50 ขึ้นไปเพราะผู้สูงอายุจะมีสมรรถภาพร่างกายลดลง
13. ปฏิเสธการซ้อนท้ายรถ จยย. มากกว่าหนึ่งคนเด็ดขาด เพราะผู้ขับขี่รถ จยย. จะไม่สามารถควบคุมทิศทาง หรือหยุดรถ จยย. ได้ตามระยะทางที่ปลอดภัย
14. เลือกซ้อนท้ายรถ จยย. ที่ได้มาตรฐานและไม่ถูกดัดแปลง เช่น ยาง ล้อ เบรก สัญญาณไฟ และระบบส่องสว่างต่างๆ ที่ผ่านการตรวจเช็คพร้อมใช้ในการเดินทาง นอกเหนือจากนี้ ควรเลี่ยงซ้อนรถ จยย. ที่มีการตัดเบาะให้เฉียงทำให้บริเวณคนซ้อนสูงกว่าคนขับขี่รถ จยย. เบาะของรถ จยย. ที่เคลือบมัน ก็ไม่ควรนั่ง เนื่องจากจะทำให้ลื่นและเกิดอันตรายในระหว่างการนั่งรถ จยย. มากขึ้น

15. ประเมินสภาพเส้นทางและสภาพอากาศก่อนซ้อนท้ายรถจักรยาน. เลี่ยงเส้นทางที่มีทัศนียภาพบดบังการมองเห็น รวมถึงกوهญายวกรกปีดวีสยทศน์ หากเกิดฝนฟ้าคะนองก็ควรงดการเดินทาง
16. นั่งให้ถูกวิธีเพื่อความปลอดภัย โดยนั่งให้น้ำหนักสมดุลกับผู้ขับขี่รถจักรยาน. ไม่นั่งห่างผู้ขับขี่เกินไปและไม่นั่งชิดจนผู้ขับขี่ไม่สะดวก ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยาน.ต้องนั่งตัวตรงขาตั้งฉาก และวางเท้าบนคันพักเท้าไม่ปล่อยขาห้อย ไม่นั่งหันหน้าไป(ด้านท้ายรถจักรยาน.) ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยาน.ต้องนั่งนิ่งๆ ไม่โยกตัวไปมา (ศาลเคยพิพากษาสั่งลงโทษผู้โดยสารที่โยกตัวไปมาจนทำให้เสี่ยงต่ออุบัติเหตุแล้ว) เมื่อผู้ซ้อนท้ายรถจักรยาน.ต้องจับเวยผู้ขับขี่ ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยาน.**ไม่ควรจับบาร์ท้ายทั้งสองมือเพราะจะทำให้น้ำหนักหน่วงไปด้านหลังอาจทำให้หางหลังได้เมื่อรถออกตัวแรง** อีกทั้ง การถ่ายเทน้ำหนักที่ไม่สมดุลส่งผลให้การขับขี่รถจักรยาน.ลำบากขึ้น หัวเข่าของคนซ้อนท้ายรถจักรยาน.ควรแนบกับสะโพกของผู้ขับขี่เพื่อเวลาเบรกจะได้ใช้เข่าหนีกับสะโพกผู้ขับขี่เพื่อด้านแรงที่จะเกิดจากการเบรก การกระทำได้กล่าวจะช่วยไม่ให้น้ำหนักของผู้ซ้อนไปกดลงที่ผู้ขับขี่ทั้งหมด นอกเหนือจากนี้ ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยาน.ควรนั่งคร่อมเพื่อความปลอดภัย หากจำเป็นต้องนั่งไขว่ห้างทำขาที่คันเหยียบแล้วเอาเท้าซ้ายไขว่เท้าขวา มือข้างหนึ่งจับเวยคนขับอีกข้างจับบาร์ท้าย (แต่ไม่แนะนำการนั่งไขว่เพราะอันตรายมาก)
17. คอยดูทางและเตือนสติผู้ขับขี่รถจักรยาน. หากผู้ขับขี่ขับเร็วไป เตือนให้ขับขี่ช้าลง เพราะระยะหยุดรถจักรยาน.จะยาวขึ้นเมื่อมีผู้ซ้อนท้ายและขับขี่ด้วยความเร็วมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ควรเตือนให้ผู้ขับขี่มีสติในการเดินทาง
18. ในขณะที่ซ้อนรถจักรยาน.ควรมีสติตลอดเวลา ไม่หลับ ไม่เล่นโทรศัพท์ ไม่รบกวนผู้ขับขี่
19. เวลารถจักรยาน.เข้าโค้งคนซ้อนท้ายควรโน้มตัวตามผู้ขับขี่ ไม่ควรเกร็งหรือฝืน เพราะจะทำให้การเข้าโค้งลำบาก ห้ามโน้มตัวนำก่อนผู้ขับขี่
20. ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยาน.ควรศึกษา รู้กฎจราจร ป้ายกำกับ ป้ายบอกทาง ข้อกำหนดต่างๆ บนเส้นทาง เช่นเดียวกับผู้ขับขี่ เพื่อจะได้คอยช่วยผู้ขับขี่ดูทาง คอยระวังอันตราย และช่วยให้ถึงจุดหมายได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

กฎหมายย่อยง่าย by natarat

Boxzaracing.com

Rabbitcara.com

Thai.we bike.net

สาระความรู้สำหรับ “คนซื้อรถจยย

1. การเลือกขนาดเครื่องรถจยย. (ซีซีรถจยย.) และหมวกนิรภัยที่ต้องใช้คู่กันเสมอ

- 1.1 เน้นย้ำให้ผู้ปกครองที่มีบุตรหลานในช่วงวัยรุ่น อายุ 15-19 ปี แนะนำให้ส่งบุตรหลานเหล่านั้นไปเรียนขับซีซีให้ปลอดภัย ก่อนที่จะตัดสินใจซื้อรถให้บุตรหลานสามารถขับซีซีไปเรียนได้
- 1.2 ถ้าต้องการรถใช้ในเมืองหรือชุมชน สามารถเลือกใช้รถจยย.ที่มีความเร็วต่ำกว่า หรือ เท่ากับ 50 กม.ต่อชม. ประเภทผู้หญิง/แม่บ้าน/บังลม ซึ่งจัดอยู่ในประเภทรถจยย. L1 ตามมาตรฐานสากล (UN Regulation, UNR) เพราะความรุนแรงจากการชนจะไม่สูงในขณะเกิดอุบัติเหตุ แต่หากเกิดการชนที่ความเร็วสูงมากกว่า 50 กม.ต่อชม. ซึ่งแปรผันตาม ซีซี ของเครื่องยนต์ โครงสร้างรถจยย. ประเภทนี้จะยุบตัวสูงในช่วงระหว่างแกนบังคับเลี้ยว (แฟงคอ) กับที่พังกา ในขณะเดียวกัน ลำตัวของคนขับซีซีเคลื่อนที่ไปด้านหน้ามากกว่าเคลื่อนที่เป็นวิถีโค้งเนื่องจากโครงสร้างประเภทนี้ยุบตัวสูง การเคลื่อนที่ไปด้านหน้าของคนขับซีซีซึ่งไม่มีอุปกรณ์ป้องกันจะทำให้เกิดการบาดเจ็บบริเวณหน้าอก ลำตัว ขา ศีรษะ และใบหน้าของผู้ขับซีซี
- 1.3 ถ้าต้องการใช้เดินทางระหว่างเมืองหรือจังหวัดอาจต้องใช้ รถที่มีความเร็วสูงกว่า 50 กม.ต่อชม. ควรใช้รถจยย.ที่มีโครงสร้างแข็งแรงไม่ยุบตัวในช่วงระหว่างแกนบังคับเลี้ยว (แฟงคอ) กับที่พังกา เช่น รถจยย. ที่มีเครื่องยนต์อยู่ด้านหน้า (รถแบบผู้ชาย) เนื่องจากเวลาเกิดการชน โครงสร้างรถจยย.จะไม่ยุบง่าย และผู้ขับซีซีเกิดโอกาสเคลื่อนที่เป็นวิถีโค้ง ดังนั้น ศีรษะของผู้ขับซีซีจะเคลื่อนที่ไปด้านหน้าเนื่องจากทำนั้งและลักษณะการเคลื่อนที่ในขณะชนทำให้ศีรษะรับแรงกระแทกก่อนอวัยวะอื่น ซึ่งหากผู้ขับซีซีสวมหมวกนิรภัยที่มีการทดสอบการกระแทกตามมาตรฐานสากล (UN Regulation, UNR) หรือ มอก. 369-2557 จะสามารถป้องกันหรือลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บได้
- 1.4 ต้องหาซื้อหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน มอก. 369-2557 ไว้เลย หมวกเต็มหน้าแบบปิดคางด้วยจะดีกว่าหมวกแบบครึ่งใบหรือหมวกแบบเปิดหน้า เช่น รถจยย. แบบผู้ชาย 150 ซีซี ขึ้นไป ควรใช้หมวกเต็มหน้าแบบปิดคาง รถจยย.ครอบครัวที่ขับไม่เร็วอาจจะใช้หมวกเต็มใบเปิดหน้าก็พอที่จะลดความรุนแรงลงได้ อย่างไรก็ตาม หมวกเต็มใบดีกว่าครึ่งใบ (ยกเว้นในเด็ก 2-4 ขวบ ที่กล้ามเนื้อคอยังไม่แข็งแรงพอ ควรเริ่มแบบครึ่งใบก่อน เนื่องจากน้ำหนักเบากว่าแบบอื่น) อีกทั้ง ในการสวมหมวกทุกแบบ ผู้ใช้รถจยย.ต้องเน้นคาดสายรัดให้กระชับคาง และควรหิ้วหมวกไปวันซื้อเพื่อใส่ช็กลับด้วย โดยทั่วไปร้านผู้จำหน่ายรถจยย.ควรแถมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน มอก. ให้ 2 ใบ ซึ่งผู้ซื้อรถจยย.ควรถามก่อนเพื่อความปลอดภัย

2. ระบบห้ามล้อ

- 2.1 ระบบเบรกจะต้องมีการปรับแต่งระยะผ้าเบรกเองได้ ถ้าไม่ทราบวิธีปรับแต่งระบบเบรกดังกล่าว ให้เลือกระบบเบรกที่เป็นจานเบรก (Disc brake) เป็นหลักทั้งล้อหน้าและล้อหลัง เนื่องจากระบบดังกล่าวมีการปรับตั้งระยะห่างของผ้าเบรกอัตโนมัติ
- 2.2 ต้องเลือกระบบเบรกที่มีการป้องกันการล็อกของล้อ เช่น ระบบ ABS (Anti-lock Brake System) ที่ล้อหน้าอย่างเดียว หรือทั้งล้อหน้าและล้อหลัง เนื่องจากระบบดังกล่าวช่วยให้รถจย.ไม่ลื่นในขณะทำการเบรกบนพื้นผิวถนนต่างๆ กล่าวคือ ระบบดังกล่าวสามารถป้องกันการล็อกทั้งล้อหน้าและล้อหลังโดยที่ผู้ขับขี่สามารถออกแรงเบรกได้เต็มที่เลย
- 2.3 ต้องเลือกรถจย.ที่มีการรับรองแบบของระบบห้ามล้อสำหรับรถจย.จากกรมการขนส่งทางบก การรับรองดังกล่าวจะมีการทดสอบสมรรถนะการห้ามล้อ ข้อมูลดังกล่าวสามารถสอบถามจากกรมการขนส่งทางบก หรือขอหลักฐานจากผู้ขาย หรือเลือกรถจย.ที่มี Eco Sticker ซึ่งออกโดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
- 2.4 ควรลองขับรถจย.ในศูนย์บริการเพื่อให้ทราบถึงระดับแรงเบรกมือ หรือแรงเบรกเท้าก่อนซื้อ และก่อนใช้จริง ซึ่งต้องสัมพันธ์กับระยะทางในการหยุดที่ความเร็วต่างๆ ของรถจย. เนื่องจากรถจย.แต่ละรุ่นหรือยี่ห้อที่มีคุณลักษณะการออกแบบทางเทคนิคที่แตกต่างกัน โดยพื้นฐาน ผู้ขับขี่ต้องทราบว่าระยะเบรกจะสั้นกว่าระยะหยุดเสมอ
- 2.5 ไม่ควรดัดแปลงคันเบรกมือของรถจย.เนื่องจากรูปร่างลักษณะ และคุณสมบัติทางวัสดุที่ใช้ในผลิตคันเบรกมือได้ถูกออกแบบมาจากบริษัทผู้ผลิตรถจย.ตามหลักวิศวกรรม ดังนั้น การดัดแปลงคันเบรกจะส่งผลเสียหลายประการ เช่น แรงเบรกที่ใช้ในระบบห้ามล้อไม่ถูกต้องตามผู้ผลิออกแบบ คันเบรกเสียหายหรือแตกหักในขณะใช้งานส่งผลให้ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมระยะเบรกได้

3. ระบบไฟส่องสว่าง สัญญาณ

- 3.1 เลือกรถจย.ที่มีอุปกรณ์สะท้อนแสง ที่ด้านหลังและด้านข้างตัวรถจย.อย่างชัดเจน อุปกรณ์สะท้อนแสงดังกล่าวจะต้องมีขนาดใหญ่ และสามารถสังเกตเห็นอย่างชัดเจนได้จากยานพาหนะคันอื่นเพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจากการชน อีกทั้ง ตำแหน่งไฟและแผ่นสะท้อนแสงที่ด้านข้างของรถจย.จะต้องเห็นได้ชัดเจนโดยไม่ถูกบดบังจากขาผู้ขับขี่และผู้โดยสารในขณะขับขี่และนั่งซ้อนท้าย
- 3.2 เลือกระบบไฟหน้าของรถจย.ที่มีความสว่างเป็นมุกกว้างมากกว่า คุณลักษณะดังกล่าวจะทำให้ผู้ขับขี่เห็นยานพาหนะคันอื่น หรือ คนเดินถนนด้านข้างได้อย่างชัดเจนแม้ไม่มีไฟส่องสว่างตามถนนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ อีกทั้ง รถจย. จะเป็นที่สังเกตจากยานพาหนะอื่นในถนนได้ง่ายกว่า

- 3.3 เลือกทดจยย.ที่มีไฟท่ายเป็นแบบ LED ไม่ควรเป็นหลอดไส้แบบเดิม ไฟท่ายแบบหลอดไส้จะ
ใช้เทคโนโลยีเก่าซึ่งไส้หลอดอาจจะขาดได้ในขณะขับขี่ เนื่องจากแรงกระแทกและการ
สั่นสะเทือนจากสภาพถนน
- 3.4 ไม่ควรดัดแปลงหลอดไฟหน้าและไฟท่ายที่มาจากผู้ผลิต เนื่องจากหลอดไฟดังกล่าวมี
มาตรฐานอุตสาหกรรมซึ่งมีการทดสอบประสิทธิภาพต่างๆ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด
- 3.5 ระบบไฟสัญญาณเตือนต่างๆ ที่หน้าปัดของรถจยย.จะต้องเห็นได้ชัดเจน วัสดุที่ใช้ทำหน้าปัด
จะต้องไม่หมองจากแสงแดด หรือสภาวะอากาศต่างๆ ตลอดอายุการใช้งาน
- 3.6 ระบบไฟเลี้ยวจะต้องสามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจนที่ด้านหน้า ด้านข้าง และด้านหลังของรถ
จยย. เนื่องจากรถจยย.มีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับยานพาหนะ 4 ล้อบนท้องถนน การมองเห็น
หรือการปรากฏของรถจยย.บนถนนจะเป็นสังเกตได้ง่ายจะปลอดภัยกว่า

4. ชิ้นส่วนอุปกรณ์ ส่วนควบต่างๆ รวมโครงสร้างมาจากโรงงาน

- 4.1 ต้องเลือกทดจยย.ที่มีล้อยางมาตรฐานอุตสาหกรรมและไม่เก่าเกินเกินเวลา 1 ปี โดยให้
สังเกตอายุล้อยางในการผลิตเป็นหลักเปรียบเทียบกับวันที่ทำการซื้อเพื่อนำไปใช้งาน การ
สังเกตได้จากข้อมูลทางเทคนิคที่แก้มยาง
- 4.2 เลือกรุ่นรถจยย.ที่มีขนาดหน้าล้อกว้างเสมอเพราะผู้ขับขี่สามารถควบคุมรถจยย.ในขณะ
เปลี่ยนทิศทางได้เสถียรมากกว่า
- 4.3 ไม่ควรดัดแปลงระบบเสียงแตรของรถจยย. เนื่องจากระดับความดังเสียง และความทนทาน
ของแตรมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก ในการแจ้งเตือน
ยานพาหนะอื่นและการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- 4.4 ไม่ควรดัดแปลงความกว้างหน้าล้ออย่างให้เล็กลง หรือเปลี่ยนวงล้อจากมาตรฐานเดิมของ
โรงงาน
- 4.5 ไม่ควรถอดหรือดัดแปลงกระจกมองหลัง เนื่องจากกระจกมองหลังมีมาตรฐานทางเทคนิคที่
ควบคุมคุณลักษณะทางเทคนิคเพื่อความปลอดภัยจากกรมการขนส่งทางบก
- 4.6 ไม่ควรติดตั้งกล่องเก็บของหรืออุปกรณ์เสริมท่าย (Topbox) ของรถจยย.เพื่อเพิ่มที่เก็บของ
เนื่องจากการติดตั้งดังกล่าวจะลดเสถียรภาพในการขับขี่ได้ ถ้าจำเป็นต้องการติดตั้งกล่อง
เก็บของดังกล่าว พื้นที่ในการติดตั้งควรอยู่ในตำแหน่งผู้ซ้อนท่าย อีกทั้งกล่องเก็บของ
ดังกล่าวที่จะติดตั้งควรมาจากผู้ผลิตรถจยย.หรือจากผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ได้รับการรับรองทาง
เทคนิคจากผู้ผลิตรถจยย. การรับรองดังกล่าวจะช่วยยืนยันความปลอดภัยในขณะขับขี่รถ
จยย.อีกด้วย
- 4.7 ไม่ควรซื้อรถจยย.ที่มีตะกร้าอยู่ด้านหน้า เนื่องจากการใช้งานอาจเกิดความเสี่ยงในการบด
บังแสงส่องสว่างด้านหน้าของรถจยย. และยานพาหนะอื่นไม่สามารถเห็นการปรากฏหรือ
ตำแหน่งรถจยย.บนท้องถนนได้ จากงานวิจัย รถจยย.ที่ไม่มีไฟส่องสว่างในเวลากลางวันก็มี

ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า ดังนั้น รถจักรยานที่มีตะกร้าในประเทศญี่ปุ่นจะติดตั้งตำแหน่งไฟหน้าอยู่ที่ด้านหน้าของตะกร้าดังกล่าว

- 4.8 รถจักรยานที่มีน้ำหนักมากกว่าจะมีผลต่อเสถียรภาพทรงตัวในขณะที่ขับขี่
- 4.9 รถจักรยานจะต้องมีที่นั่งผู้โดยสารไม่สูงกว่าผู้ขับขี่อย่างมีนัยสำคัญ ลักษณะดังกล่าวจะทำให้จุดศูนย์ถ่วงน้ำหนักของผู้ซ้อนท้ายอยู่สูงกว่าผู้ขับขี่ ผลลัพธ์จะทำให้ผู้ขับขี่ควบคุมทิศทางการเคลื่อนที่ของรถจักรยานในขณะที่เข้าโค้งหรือหลบหลีกได้ยาก
- 4.10 รวบรวมกันตกด้านท้ายเบาะผู้โดยสาร ต้องแข็งแรงไม่หักงอได้ง่าย และรองรับแรงที่มาจากน้ำหนักของผู้โดยสารได้ในแต่ละข้างของราวจับมือตามมาตรฐานสากลในการทดสอบ (ใช้ราวจับกันตกด้านท้ายเฉพาะในกรณีที่ไม่สะดวกจะจับเอวผู้ขับขี่ได้ แต่การจับเอวผู้ขับขี่ปลอดภัยกว่า)

5. ความเสี่ยง

- 5.1 ควรซื้อรถจักรยานที่ออกแบบให้แขน ขา และอวัยวะต่างๆ ของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารอยู่ในโครงรถจักรยาน เนื่องจากโครงรถจักรยานสามารถป้องกันการกระแทกเมื่อเกิดการชนในขณะเกิดอุบัติเหตุ
- 5.2 ระบบส่งกำลังในการขับเคลื่อนล้อรถจักรยานควรเป็นระบบปิด และท่อไอเสียจะต้องห่างจากขาผู้โดยสารมากที่สุด หรือมีวัสดุป้องกันความร้อน เพื่อไม่ให้เกิดการบาดเจ็บที่ขาผู้โดยสาร
- 5.3 ล้อหลังของรถจักรยานไม่ควรมีโอกาสสัมผัสผู้โดยสารในขณะที่โดยสารไม่ว่าในกรณีใดก็ตาม

6. การใช้งาน

- 6.1 ในขณะที่ขับขี่ตำแหน่งที่นั่งของคนขับรถจักรยาน ปลายเท้าผู้ขับขี่ทั้งสองข้างจะต้องสัมผัสกับพื้นถนนได้แบบเต็มเท้าในขณะหยุดนิ่ง
- 6.2 รถจักรยานจะต้องไม่เอื้ออำนวยให้ผู้โดยสารที่เป็นเด็ก นั่ง หรือยืน ที่ด้านหน้าของผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่อันตรายที่สุดสำหรับเด็กเมื่อเกิดการชน
- 6.3 รถจักรยานจะต้องไม่มีการสั่นสะเทือนมากในบริเวณแกนบังคับเลี้ยวทุกช่วงของความเร็วในการใช้งานอย่างปลอดภัย การสั่นสะเทือนดังกล่าวจะมีผลต่อการล้าของผู้ขับขี่และเสียสมรรถนะในการควบคุมเมื่อมีการขับขี่เป็นระยะเวลานาน

หมายเหตุ ข้อเสนอแนะผู้ขับขี่ (การขับขี่) ตรวจสอบแรงดันลมยางตามที่ผู้ผลิตแนะนำ โดยอ่านจากแหล่งข้อมูลของผู้ผลิตให้ชัดเจน เนื่องจากแรงดันลมยางมีผลมากต่อเสถียรภาพของรถจักรยานในขณะที่ขับขี่

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ สมรรถนะ และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองระบบห้ามล้อสำหรับรถจักรยานยนต์.
http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2564/E/104/T_0013.PDF.
- กรมการขนส่งทางบก.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ คุณลักษณะ และการติดตั้งแตรสัญญาณ และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองแบบแตรสัญญาณและแบบการติดตั้งแตรสัญญาณ สำหรับรถยนต์ และรถจักรยานยนต์.
<http://elaw.dlt.go.th/ElawUpload/LAWUPLOAD/253.pdf>.
- กรมการขนส่งทางบก.ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติ และการติดตั้งอุปกรณ์มองภาพของรถจักรยานยนต์ และกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการรับรองแบบอุปกรณ์มองภาพและแบบการติดตั้งอุปกรณ์มองภาพของรถจักรยานยนต์. http://www.dlt-inspection.info/dlt/cl/pdfuploads/2020_12_06_13_58_23.pdf.
- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. Eco-sticker <http://www.motorcycle.go.th/>
- สายประสิทธิ์ เกิดนิยม “ความปลอดภัยยานยนต์ (Automotive Safety)” ISBN 978-616-593-834-1 ศูนย์วิจัยเฉพาะทางการประเมินและความปลอดภัยยานยนต์, 2565 (E-book ผ่านระบบ ookbee หรือ meb platform)
- Ankarath, S. et al. Injury patterns associated with mortality following motorcycle crashes. *Injury* 33, 473-477 (2002).
- Bridges, P. & Russell, J. B. The effect of topboxes on motorcycle stability. *Veh. Syst. Dyn.* 16, 345-354 (1987).
- Cossalter, V., Favaron, V., Giolo, E. & Jomma, T. The effect of the inflation pressure of tyres on motorcycle weave stability: Experiments and simulation. *Veh. Syst Dyn.* 54, 1474-1490 (2016).
- Davoodi, S. R. & Hossayni, S. M. Role of motorcycle running lights in reducing motorcycle crashes during daytime; a review of the current literature. *Bull. Emerg. Trauma* 3, 73 (2015).
- Elliott, M. A. et al. Motorcycle safety: a scoping study-Prepared for Road Safety Division, Department for Transport. TRL Report 581: 20. 2003. (2019)
- European Union. Commission Delegated Regulation (EU) No 44/2014 of 21 November 2013 supplementing Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council with regard to the vehicle construction and general requirements for the approval of two-or three-wheel vehicles and quardicycles Text with EEA relevance. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014R0044>.

- Koetnuyom, S., Chanthanumataporn, S., Dangchat, M., Pangkreung, S. & Srisurangkul, C.
Technical effectiveness of ABS, non-ABS and CBS in step-through motorcycles. Appl.
Sci. Eng. Prog. 14, 120-130 (2021).
- Lei, G. et al. Study of injuries combining computer simulation in motorcycle-car collision
accidents. Forensic Sci. Int. 177, 90-96 (2008).
- Sharp, R. S. Stability, control and steering responses of motorcycles. Veh. Syst. Dyn. 35, 291-
318 (2001).
- World Health Organization. Child development and motorcycle safety. (2015).

สาระความรู้สำหรับ “คนเดินเท้า”

เดินเท้า

1. **เดินบนทางเท้า**(ฟุตบาท) อย่างมีสติทุกครั้ง ถ้ามีเด็กต้องจับมือเด็กให้แน่น ป้องกันเด็กวิ่งออกไปทางถนน และให้เด็กเดินด้านในทางเท้าเสมอ ระวังรถจยย.ที่อาจวิ่งบนทางเท้าอย่างผิดกม.มาเฉี่ยวชนด้วย
2. เวลาเดินทางเท้า หรือไหล่ทาง พึงระวังเสมอว่า อาจมีรถจยย.ขับขึ้นหรือขับย้อนศรมาเฉี่ยวชนได้
3. ถ้าเดินที่มีแสงสว่างน้อยหรือกลางคืน ให้สวมเสื้อผ้าโทนสีขาว สีส่อน หรือเสื้อที่สะท้อนแสงได้ ควรมีไฟฉายส่องทาง จะปลอดภัยมากขึ้น ไม่ควรปล่อยให้เด็กๆ เดินคนเดียวต้องมีผู้ใหญ่ไปด้วยทุกครั้ง
4. **ถ้าไม่มีทางเท้า** ให้เดินบนไหล่ทางห่างจากถนนให้มากพอจะปลอดภัย เดินทิศที่สวนทางกับรถวิ่ง เพื่อมองเห็นรถที่วิ่งมาบนถนนและหลบได้ทัน ถ้ามีเด็กเดินด้วยต้องจูงเด็กเดินด้านของไหล่ทางที่ห่างถนนที่สุดเสมอ
5. ถนนในซอย ไม่ใช่พื้นที่เล่นของเด็กทุกวัย เสี่ยงถูกรถชนได้ง่าย รถจยย.ก็ชนคนถึงตายได้
6. บ้านติดถนนต้องระวังเด็กเล็ก จะถูกรถและรถจยย.ชน จากที่ วิ่งพุ่งออกจากบ้านสู่ถนน

ข้ามถนน

7. เลือกข้ามถนนช่วงที่ปลอดภัยคือ
 - 7.1 ระยะข้ามสั้นสุด
 - 7.2 ใช้เวลาเดินข้ามถนน น้อยสุด
 - 7.3 ไม่มีรถจอดหรือพุ่มไม้บังที่ไม่สามารถเห็นรถหรือรถจยย.วิ่งมาทางเราในระยะ 100 เมตร
 - 7.4 ให้ข้ามถนนบนสะพานลอย ทางม้าลาย ทางข้ามที่มีสัญญาณไฟจราจร หรือมีตำรวจหรืออาสาสมัครช่วยพาจะข้ามได้อย่างปลอดภัยมากกว่า **อย่าเชื่อใจทางม้าลาย, ไฟจราจรอย่าเด็ดขาด** ว่าจะบังคับให้รถหยุดได้ทุกคัน รถบางคันอาจไม่หยุด เพราะในประเทศไทยรถจยย.มักฝ่าไฟแดง หรือ ไม่หยุดให้แม้รถคันอื่นหยุดให้แล้วที่ทางม้าลาย
8. **ขั้นตอนข้ามถนน “หยุด คิด ชะโงกมอง เดิน”**
 - 8.1 หยุด ยืนรอบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ให้ห่างจากถนน
 - 8.2 คิด ถึงความปลอดภัยก่อนจะข้าม ข้ามเมื่อถนนว่าง หรือเมื่อรถทุกคันจอดหยุดสนิทก่อนก้าวเดินลงถนน ไม่ข้ามถนน ณ จุดที่ไม่เห็นรถที่วิ่งมา
 - 8.3 ชะโงกมอง ขวา-ซ้าย-ขวา ให้ทั่วทิศทางก่อนก้าวลงถนน
 - 8.4 เดิน เป็นเส้นตรง ไม่วิ่งข้าม ชะโงกหารถจยย.ที่อาจพุ่งจากเลนถัดไปออกมาหรือแทรกเลนมา แม้รถอื่นหยุดแล้วก็ตาม และคอยฟังเสียงรถขณะข้ามด้วย เด็กควรยกมือสูงและโบกมือเล็กน้อยให้รถเห็นง่าย

9. หากข้ามถนนที่มีหลายเลน ต้องหันชะโงกมองเลนถัดไปก่อนเสมอ ระวางรถจยย.ที่ขับแซงขึ้นมาจากเลนขวาสุด ถนน 6 เลนขึ้นไป มีอันตรายมากแม้มีทางข้าม รถส่วนใหญ่หยุด แต่รถและรถจยย.เลนขวาสุดมักไม่หยุด
10. เลือกข้ามถนนที่มีเกาะกลางถนน ให้ข้ามมาพักหยุดยืนรอที่เกาะกลาง จากนั้นจึงข้ามครึ่งหลังต่อไป
11. ข้ามถนนบนทางข้ามที่ทางแยก ต้องระวางรถจยย.และรถอื่น ที่วิ่งช่องทางเลี้ยวซ้ายผ่านตลอดมาชนได้
12. ข้ามถนนที่มีสัญญาณไฟคนข้าม เมื่อไฟรูปคนเป็นสีเขียวและรถหยุดทุกคันแล้วจึงเดินข้ามถนนได้ อย่าไว้วางใจ ระวางรถหรือรถจยย.ที่ขับฝ่าสัญญาณไฟมาด้วย
13. ข้ามถนนที่มีสัญญาณไฟจราจร ให้หยุดยืนรอนบนทางเท้าหรือไหล่ทาง เมื่อไฟแดงขึ้น ให้รอรถทุกคันหยุดจอดสนิทแล้ว จึงเดินข้ามถนนได้ ระวางรถฝ่าไฟแดงและควรชะโงกดูรถและจยย.ในเลนถัดไปก่อนเดินต่อไปทุกครั้ง
14. ข้ามถนนเวลากลางคืน ต้องข้ามที่มีแสงสว่างมองเห็น สวมเสื้อผ้าโทนสีขาวหรือโทนสีสว่าง หรือมีแถบสะท้อนแสงติดที่เสื้อผ้า เพื่อให้ผู้ขับขี่รถเห็นคนข้ามถนนได้
15. ไม่ข้ามถนนตัดหน้ารถและรถจยย.อย่างกระชั้นชิด รถจยย.ส่วนใหญ่หากวิ่งด้วยความเร็ว 60 กม./ชม. และเบรกฉุกเฉิน ต้องใช้ระยะทางยาวมากกว่า 30 เมตรอย่างน้อยที่สุด จึงจะหยุดได้สนิท
16. ไม่ข้ามถนนใกล้สะพานที่รถใช้วิ่งสัญจร เพราะรถที่ขับมาอีกฝั่งหนึ่งของเนินสะพาน จะมองไม่เห็นล่วงหน้าว่ามีคนกำลังข้ามถนนและหยุดไม่ทัน
17. ไม่เล่น ไม่พูดคุยโทรศัพท์ หรือใส่หูฟัง ระหว่างเดินหรือข้าม เพราะเสี่ยงต่อถูกรถชนจากไม่ได้มองหรือไม่ได้ยินเสียงรถ
18. เด็กๆ ควรยกมือระหว่างข้ามถนนให้รถที่สูงพอเห็นได้มากขึ้น เมื่อข้ามอย่างปลอดภัยแล้ว ไหว้หรือโค้งขอบคุณรถที่จอดให้
19. ระวางรถจยย.เสมอขณะข้ามถนน เนื่องจากรถจยย.มีขนาดค่อนข้างเล็ก แต่เข้าใกล้คนที่กำลังข้ามถนนได้ อย่างรวดเร็วจนมักกะระยะไม่ถูก เพราะรถจยย.เร่งได้เร็วกว่าการจราจรแบบอื่น การฟังมักจะเป็นประโยชน์ในการตรวจจับวัฏจักรของมอเตอร์ อย่างไรก็ตาม รถยนต์ไฟฟ้า/ไฮบริด รวมถึงมอเตอร์ไซด์อาจทำงานเงียบมาก ต้องมองหาด้วยนอกเหนือจากการฟังเสียง

เอกสารอ้างอิง

การเดินทาง และการข้ามถนนที่ถูกต้องวิธี, สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) ในพระราชูปถัมภ์ ฯ ใน

https://www.shawpat.or.th/index.php?option=com_content&view=article&id=641:-m-m-s&catid=49:-m---m-s&Itemid=203

เกร็ดความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย, กองป้องกันและรักษาความปลอดภัย

มหาวิทยาลัยขอนแก่น ใน <https://security.kku.ac.th/?p=490&page=3>

คนขับ & คนข้าม ใช้ทางม้าลายอย่างไร ให้ปลอดภัยห่างไกลอุบัติเหตุ ใน

<https://www.springnews.co.th/blogs/spring-life/820609>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ใน

<http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A803/%A803-20-9999-update.htm>

แผนพลิกการสอน “Walk Smart” เดินข้ามถนนอย่างไรจึงจะปลอดภัย ใน [Walk smart 2018 cre \(safekidsthailand.com\)](http://safekidsthailand.com)

ปภ.แนะวิธีข้ามถนนอย่างปลอดภัย...ลดเสี่ยงอุบัติเหตุ <https://www.ryt9.com/s/prg/2710334> 15 กันยายน 2560

ทรงวุฒิ มงคลเลิศมณีและคณะ. (2565). โครงการวิจัยและตรวจสอบสมรรถนะการห้ามล้อจักรยานยนต์ตามมาตรฐานการทดสอบในประเทศไทย.2565 อยู่ระหว่างตีพิมพ์. สถาบันวิจัยและพัฒนามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

Koetniyom, S., Chanthanumataporn, S., Dangchat, M., Pangkreung, S. & Srisurangkul, C.

Technical effectiveness of ABS, non-ABS and CBS in step-through motorcycles. Appl. Sci. Eng. Prog. 14, 120-120 (2021).

สาระความรู้สำหรับ “คนขับซีฟานะอื่น”

1. ขณะรถจอดติดไฟแดง หรือรถติด รถจยย.อาจขับซีแทรกเลนมาอย่างไม่ต้อง มาเฉี่ยวชนกระจกมองข้างหรือรถเสียหาย เพื่อหลีกเลี่ยงเหตุ เราควรป้องกันโดย



รูปที่ 6 ตัวอย่างรถจยย.แทรกเลน

ที่มา: คุณพรเทพ ขวัญใจ

- 1.1 จอดให้กระจกข้างเอียงจากรถคันข้างๆ เพื่อไม่ให้กระจกมองข้างของรถทั้ง 2 คันตรงกัน การจอดเอียงกันจะเป็นการเพิ่มพื้นที่ช่องว่างระหว่างเลน ทำให้ลดความเสี่ยงจากการโดนรถจยย.ชนกระจกมองข้างเสียหาย
- 1.2 พับกระจก กรณีรถสามารถพับกระจกไฟฟ้าได้ (อย่าลืมกางกระจกออกก่อนออกรถ)



รูปที่ 7 รูปการพับกระจก

ที่มา: คุณพรเทพ ขวัญใจ

- 1.3 เบี่ยงรถไปชิดเส้นเลนทางซ้ายหรือขวา เพื่อให้จักรยานยนต์ที่อาจจะขับซีมาระหว่างเลนอย่างไม่ต้อง มีระยะห่างจากรถมากพอที่จะไม่เฉี่ยวชนรถ หรือ กระจกข้าง



2. กรณีที่ต้องการเปลี่ยนเลน ผู้ขับขี่จะต้องเพิ่มความระมัดระวังให้มาก โดยเช็คให้มั่นใจว่าไม่มีรถจยย. วิ่งมาระหว่างเลน (พฤติกรรมรถขี่บดบังกล่าวจะเป็นสิ่งสำคัญที่ไม่ให้เกิดการเฉี่ยวชนกันกับรถจยย.)
3. ควรใช้ความเร็วให้ต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ล่าสุด โดยทั่วไปให้ใช้ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ราชกิจจานุเบกษา ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๕) จำแนกตามประเภทรถ ตามประเภทพื้นที่ที่กำหนด ในเขตเมือง นอกเขตเมือง หรือ ส่วนความเร็วที่ได้กำหนดเพิ่มขึ้นบนทางหลวง ตาม พรบ.ทางหลวง ให้ใช้ได้ เฉพาะบางช่วง ของเส้นทางที่กำหนด เท่านั้น จึงควรตรวจสอบความเร็วกำหนดตาม กฎหมาย เส้นทาง และช่วงถนนด้วยทุกครั้งก่อนเดินทาง เพื่อความปลอดภัย และถูกต้องตามกฎหมาย
4. ไม่ใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารอื่นใดในขณะที่รถเคลื่อนที่ ตามพ.ร.บ.จราจร พ.ศ. 2522 มาตรา 43(9) ระบุว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ ขับรถในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้ อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น หากฝ่าฝืนต้อง ระวังโทษปรับตั้งแต่ 400 – 1,000 บาท

การใช้โทรศัพท์ในกรณีรถติดหรือติดไฟแดงนั้น ก็ถือว่ามีความผิดในทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็นการ กดหมายเลขโทรออก รับสาย เล่นเกม ดูหรือพิมพ์ข้อความ ดูภาพ และกิจกรรมอื่นๆ ที่โทรศัพท์ สามารถทำได้ เพราะถือว่ายังอยู่ระหว่างการขับขี่ เครื่องยนต์ยังติดอยู่ผู้ขับยังต้องควบคุมรถอยู่ หาก ผู้ใดมีความจำเป็นต้องใช้โทรศัพท์ให้จอดข้างทาง (อย่าลืมเปิดไฟฉุกเฉินไว้) ถ้าจอดในบริเวณที่จอดได้ หรือจอดในปั้มน้ำมันซึ่งจะดีกว่าจอดไหล่ทาง แล้วจัดการธุระทางโทรศัพท์ให้เรียบร้อยก่อนออกสู่ถนน อีกครั้ง หรือให้ใช้อุปกรณ์เสริมช่วยคุยโทรศัพท์ เช่น หูฟัง บลูทูธ หรือใช้วิธีวางโทรศัพท์แล้วเปิดลำโพง คุยได้ อย่างไรก็ตาม ห้ามคุยโทรศัพท์แบบหนีบไว้กับคอหรือให้ผู้อื่นถือให้

ส่วนเรื่องพฤติกรรมอื่นๆ ที่กระทำกับโทรศัพท์มือถือ นอกจากการคุยโทรศัพท์และการแชท แล้ว การดูข้อมูลใดๆ จากอินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์มือถือก็มีความผิดเช่นกัน แม้จะใช้อุปกรณ์ยึด โทรศัพท์กับรถเพื่อใช้โทรศัพท์ก็เข้าข่ายกระทำผิด เพราะเป็นการรบกวนสมาธิขณะขับรถเป็นอย่างมาก เนื่องจากต้องละสายตาจากท้องถนนและยังต้องละมือจากควบคุมพวงมาลัยรถไปสัมผัสหน้าจอ มือถือ



รูปที่ 8 ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

5. ผู้ขับขี่ต้องขับช้า (ยานพาหนะ) อย่างระมัดระวัง และคาดการณ์ล่วงหน้าถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้จากรถจยย.ล้มเองขวางทาง วิ่งสวนทาง หรือวิ่งจี้ท้ายรถ

ผู้ขับขี่ต้องเว้นระยะห่างอย่างเพียงพอ ระหว่างรถ (ยานพาหนะ) ของตนกับสิ่งรอบข้าง เพื่อที่จะสามารถหยุดรถได้ทันเวลาหากมีสิ่งไม่คาดคิดเกิดขึ้น เช่น ผู้ขับขี่รถจยย.ข้างหน้าเฉลบล้มตดหน้า



รูปที่ 9 การเว้นระยะห่าง จากคันหน้า

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

อีกสิ่งคือ การขับชิดรถคันหน้า บางคนอาจมองว่าเป็นเรื่องปกติ เพราะก็ขับตามๆ กันมา หรือเกรงการทิ้งห่างคันหน้าเกินไปจะโดนคันหลังกระพริบไฟใส่ได้ แต่เวลาเราขับรถในความเป็นจริงเราไม่สามารถเบรกพร้อมกันรถคันหน้าได้ และประสิทธิภาพการเบรกของรถแต่ละคันก็แตกต่างกัน หากรถ

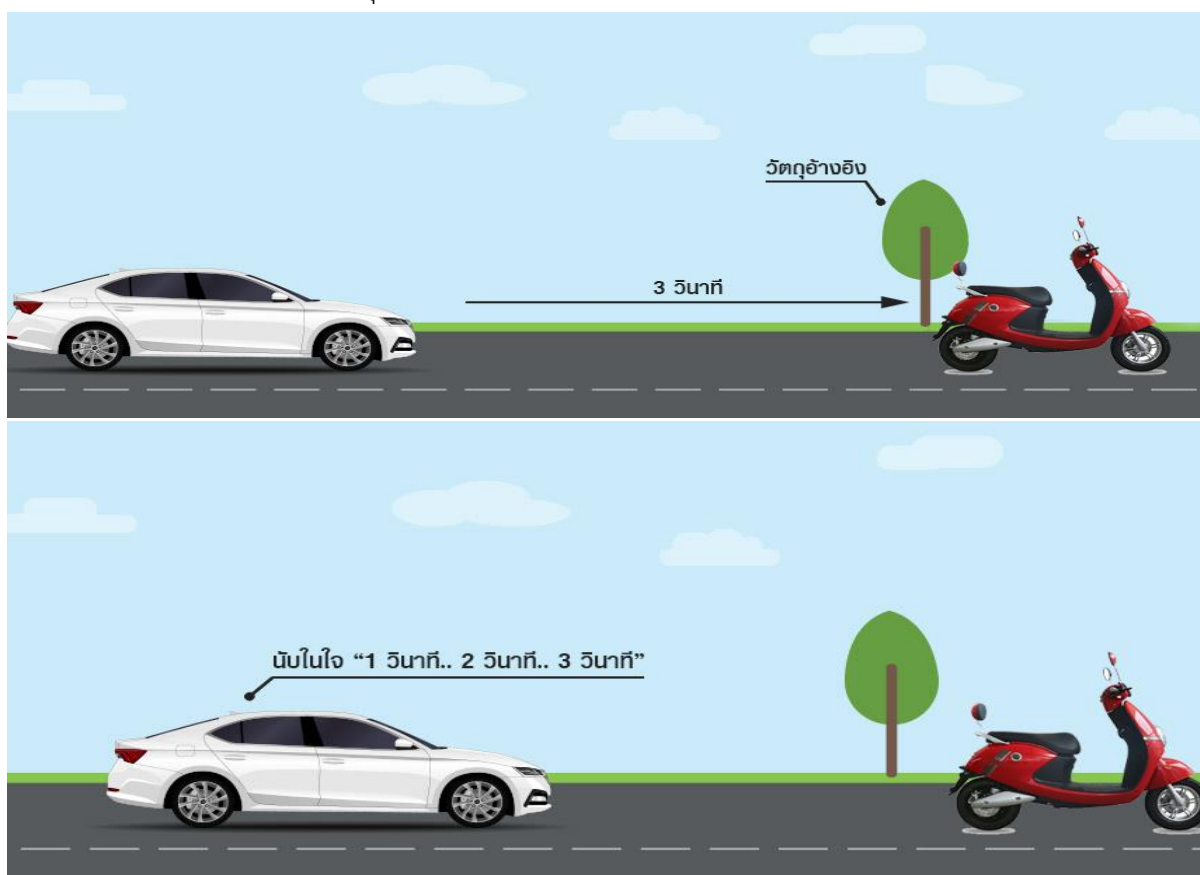
คันหน้าเบรกกะทันหัน หรือรถจยย.เปลี่ยนเลนมากะทันหัน เราขับตามมาก็อาจเบรกไม่ทันจนทำให้เกิดอุบัติเหตุชนคันข้างหน้า หากโชคร้ายก็อาจโดนรถคันข้างหลังชนท้ายต่อก็ได้

5.1 เว้นระยะห่างครึ่งหนึ่งของความเร็ว

ตามมาตรฐานสากล กำหนดให้รถคันหลังขับตามรถคันหน้าโดยเว้นระยะ (เมตร) ห่างครึ่งหนึ่งของความเร็ว (กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เช่น หากกำลังขับตามกันด้วยความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ให้เว้นระยะจากคันหน้า 40 เมตร แต่ถ้าสภาพถนนไม่ดี ยางล้อรถเก่า หรือมีฝนตกหนักให้เพิ่มระยะห่างเป็นสองเท่า

5.2 เว้นระยะห่างแบบคิดเป็นวินาที

ให้เว้นระยะห่างจากคันหน้าอย่างน้อย 3 วินาที โดยหาวัตถุริมทางหรือบนถนน 1 จุดเป็นตัวกำหนด เช่น ต้นไม้ เสาไฟฟ้า ป้ายจราจร เมื่อทำรถคันหน้าขับผ่านวัตถุที่เรากำหนดให้นับในใจว่า หนึ่งวินาที สองวินาที สามวินาที แล้วคุณจะต้องขับมาถึงวัตถุกำหนดนั้นพอดี ก็จะแปลว่าคุณขับห่างจากคันหน้า 3 วินาที แต่ถ้าหากขับมาถึงวัตถุนั้นก่อน แสดงว่าคุณขับชิดคันหน้ามากเกินไป ระยะห่างต่ำกว่า 3 วินาที ให้ค่อยๆ ผ่อนความเร็วที่ละน้อยเพื่อให้อยู่ในระยะห่างเหมาะสม หากขับบนทางหลวงและทางด่วนอาจจะต้องเว้นถึง 5 วินาที เพราะยังเร็วมากระยะหยุดจะยาวขึ้น



รูปที่ 10 การเว้นระยะห่าง

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

ความปลอดภัยในการขับขี่สามารถเพิ่มได้ง่ายๆ เพียงเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าเพื่อไว้เสมอ อย่าลืมนั่งเข็มขัดนิรภัย. แลบล้มเองได้ง่าย หากไม่ชำนาญการเบรกหรือไม่มีระบบป้องกันล้อล็อก หรือ เรียกว่าระบบ ABS

6. ผู้ขับขี่ต้องทราบสิทธิในการใช้ทางในแต่ละสถานการณ์ ต้องเคารพสิทธินั้น แต่ต้องประเมินความเสี่ยง ไม่ยึดว่าตนเป็นทางเอก เมื่อมีสิ่งไม่คาดคิดเกิดขึ้น ผู้ขับขี่ต้องรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ เพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุขึ้น ถ้าเห็นรถจยย. ขับขี่สวนทางมาให้หลีกเลี่ยงและขับห่างไว้ การขับหลีกเลี่ยงและห่างรถจยย. ดังกล่าวจะครอบคลุมบริเวณทางแยกทางร่วมและจุดกลับรถ
7. ไม่ควรขับซี้รถ (ยานพาหนะ) หากตัวผู้ขับขี่เองหรือยานพาหนะบกพร่องไม่อยู่ในสภาวะที่จะขับซี้ได้อย่างปลอดภัย
8. เวลาขับซี้ต้องปฏิบัติตามป้าย หรือสัญลักษณ์จราจรอย่างเคร่งครัด ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถก่อนออกจากซอย ดูให้ตัวไม่มีรถจยย. บิ่งหรือรับมาทางขวางหรือไม่
9. คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับซี้ เพื่อช่วยลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุ
10. หลีกเลี่ยงจุดอับสายตาหรือต้องรู้จุดอับสายตาของรถตัวเอง หรือสถานที่เสี่ยง เช่น มีสิ่งกีดขวางบดบังทัศนวิสัย ในความจริงรถทุกคันล้วนมีจุดบอด หรือจุดอับสายตา เป็นบริเวณที่เป็นกระจกด้านข้างด้านหลัง ที่ไม่สามารถจับภาพได้ หรืออยู่แนวที่ผู้ขับขี่เห็นได้ยาก เช่น รถจยย. จอดติดหน้ารถบรรทุกใหญ่พอที่คนขับรถใหญ่จะไม่เห็น ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น พื้นที่บอด (Blind Area) คือ บริเวณที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถมองเห็นด้วยสายตา เพราะมีสิ่งบดบังทัศนวิสัยในการมองเห็นรอบรถ การมองไม่เห็นจึงเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น จุดบอดจากเสาโครงสร้างยึดกระจกหน้ารถ (เสาเอ) สติ๊กเกอร์หน้ารถ และจุดบอดด้านหน้า ขวา-ซ้าย หลัง (ดังรูป) ซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุกับรถจยย. การถอยหลังชน การเปลี่ยนช่องทางเดินรถ การเลี้ยว เป็นต้น

10.1 จุดบอด จากเสาเอและสติ๊กเกอร์กระจกหน้า



รูปที่ 11 จุดอับสายตา เสาเอ

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

เสาเอ คือ เสาโครงสร้างที่ติดตั้งกระจกหน้ารถ ด้วยความหนาของเสาเอที่อยู่ด้านข้างสายตา เวลาขับรถ เรามักจะมีปัญหาเสาเอบังวิสัยทัศน์ บ่อยครั้งที่เรามองไม่เห็นรถที่สวนออกจากด้านข้าง เพราะเสาเอบังสายตา หรือการเลี้ยวการกลับรถ เสาเอเป็นอุปสรรคแก่การมองเสมอ และยังมีปัญหาเพิ่มจากสติกเกอร์ติดรถต่างๆ ที่มักติดกันเองข้างเสาเอ ซ้ายหรือขวาจะบังรถจยย.ได้

วิธีการแก้ไข ต้องชะโงกมองข้ามเสาเอไปในเวลาเลี้ยวรถ ติดสติกเกอร์ด้านบนของกระจกหน้าเท่านั้น อย่าปรับเบาะนั่งให้สูงจนเกินไป ควรให้ระดับศีรษะผู้ขับกับเพดานรถห่างกันประมาณ 6 นิ้วจากการศึกษาและประสบการณ์ของผู้เขียน

10.2 จุดบอดที่อยู่นอกเหนือองศาการมองเห็นของกระจกข้างสำหรับมองข้าง

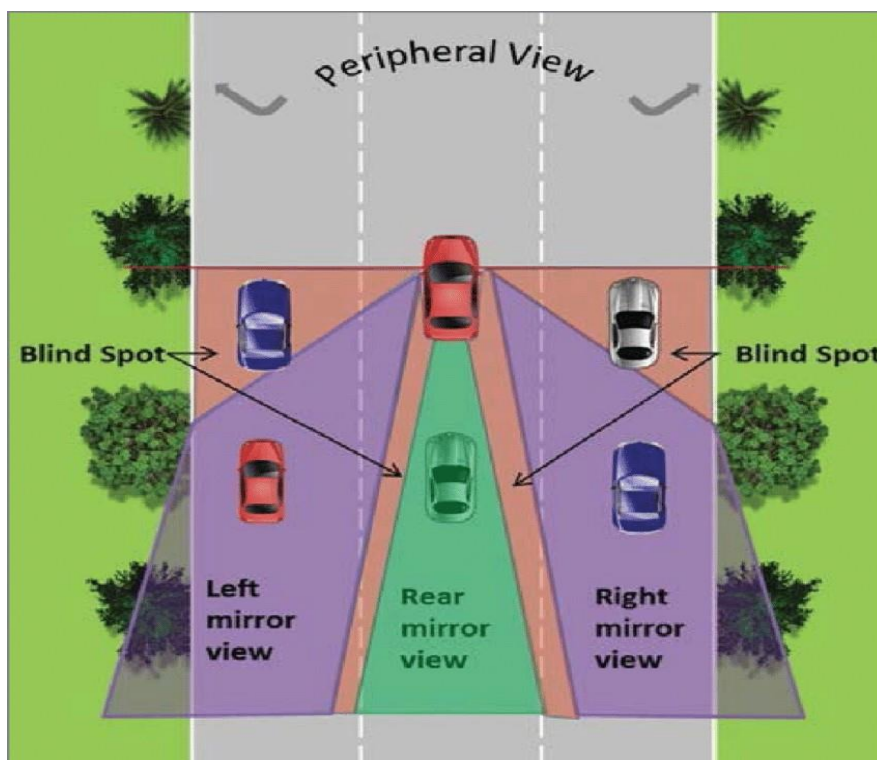
จุดอับที่อยู่นอกเหนือองศาการมองเห็นของผู้ขับขี่ด้วยกระจกข้างที่ได้ปรับมุมมองเอาไว้ โดยส่วนมากจะเป็นบริเวณที่ห่างจากตัวรถในลักษณะเกือบซบซึ้งคู่กับรถ

วิธีการแก้ไข ก่อนออกรถควรปรับท่านั่งของผู้ขับขี่ให้อยู่ในท่าที่ถนัด สามารถเหลียวมองตามจุดต่างๆ และเป็นท่าที่สามารถควบคุมส่วนต่างๆ ของรถได้อย่างปลอดภัย ปรับกระจกมองข้างให้ได้มุมมองกว้างที่สุด สามารถมองเห็นตัวรถเราที่ด้านข้าง พื้นผิวถนน และเส้นแบ่งเลนได้ ระดับการมองไม่สูงเกินไป ปรับให้ผู้ขับขี่ไม่ต้องเคลื่อนศีรษะมากเกินไปเพื่อมองทาง เพราะการเอี้ยวมองด้านใดด้านหนึ่งมากเกินไปจะทำให้เกิดจุดบอดการมองเห็นในบริเวณด้านตรงข้ามได้

10.3 การไม่ได้ใช้กระจกมองหลัง

จุดนี้มักเป็นจุดที่ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง เพราะคิดว่าการมองด้วยกระจกมองข้างสามารถมองเห็นได้ชัดเจนกว่า บางคนยังนำสิ่งของไปวางไว้หลังรถจนไม่สามารถใช้งานกระจกมองหลังผ่านกระจกส่องหลังได้ ทำให้กระจกดังกล่าวกลายเป็นเพียงกระจกส่องหน้า หรือใช้สังเกตผู้โดยสารด้านหลังแทน กระจกมองหลังมีประโยชน์ต่อผู้ขับขี่เป็นอย่างมาก ในกรณีจะขับแซงหน้ารถคันอื่น เปลี่ยนเลน หรือถอยรถ การใช้งานต้องมองเห็นผ่านกระจกหน้าต่างด้านหลังรถของเราได้ทั้งบาน

วิธีการแก้ไข ปรับองศาของกระจกมองหลังไม่ให้เห็นเฉพาะศีรษะของผู้ขับขี่ แต่เห็นภาพผ่านกระจกหลังรถเราทั้งหมด ใช้กระจกมองหลังเพื่อแซง ระยะห่างให้มั่นใจว่าอยู่ห่างประมาณ 2 – 3 ช่วงตัวรถให้ปลอดภัย การมองด้วยกระจกมองหลังจะช่วยให้การกระเด้งได้ดีกว่ากระจกมองข้าง แต่ก็ต้องมองให้ถี่ถ้วนเพื่อป้องกันรถที่อยู่ในจุดบอดในเลนที่ต้องการแซงหรือเปลี่ยนเลนก่อน



รูปที่ 12 จุดบอดของรถยนต์ที่อยู่นอกเหนือองศาการมองเห็นทั้งของกระจกมองข้างและมองหลัง
ที่มา: https://www.researchgate.net/publication/319851766_Rules_For_Safe_Driving

10.4 จุดอับสายตาจากรถคันอื่น

ในกรณีที่ต้องขับรถตามหลังรถคันที่ใหญ่กว่าอย่างรถบรรทุก หรือรถบัสนั้นจะทำให้ทัศนวิสัยการมองเห็นข้างหน้าลดลงมาก ระยะห่างที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นได้นั้นมีจำกัด จนยากจะบอกได้ว่าเส้นทางนั้นมีทางแยก ทางโค้ง หรือมีรถสวนทางมาหรือไม่

วิธีการแก้ไข การขับรถตามหลังรถที่มีขนาดใหญ่จึงควรเว้นระยะห่างให้มากที่สุด ประมาณระยะคร่าวๆ จะประมาณได้จากความสามารถของเราในการมองเห็นเลนที่สวนทางหรือรถที่สวนทางได้ชัดเจนที่เหมาะสมในการแซง หากมีโอกาสที่เหมาะสมก็ควรแซงรถที่มีขนาดใหญ่ขึ้นไป แต่ไม่ควรแซงซ้ายเพราะถือเป็นจุดบอดของรถที่มีขนาดใหญ่เองด้วย ในขณะเดียวกันต้องระวังจุดบอดของรถเราโดยเฉพาะเวลาเลี้ยวซ้ายหรือเวลาที่จะต้องการจอดข้างทางฟุตบอล พุทธิกรรมการขับรถดังกล่าวอาจจะเป็ยตรถจยย.ที่มักแซงซ้ายมาซึ่งผิดกฎหมายจราจร

10.5 จุดอับสายตาอันเนื่องมาจากลักษณะของเส้นทาง

จุดอับสายตาในลักษณะนี้มีทั้งถนนหรือเส้นทางที่มีลักษณะโค้ง ทางลาดขึ้นหรือลงเนิน ผู้ขับขี่สามารถป้องกันอันตรายได้โดยปฏิบัติตามป้ายเตือนจราจรที่กำหนดเอาไว้อย่างเคร่งครัด ยิ่งในกรณีเส้นทางที่ผู้ขับขี่ไม่คุ้นทางควรเพิ่มความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

วิธีป้องกันอุบัติเหตุจากจุดบอดของรถ

1. ปรับกระจกมองข้างและมองหลังให้อยู่ในองศาที่สามารถมองเห็นได้ไกลกว่าด้านข้างรถ
2. ในขณะที่ขับแซงให้มองกระจกข้างครอบคลุมถึงจุดบอดของรถ โดยเหลียวหน้าเหลียวมองผ่านหัวไหล่ไปอย่างรวดเร็ว
3. ไม่แขวนเสื้อหรือสิ่งของต่างๆ บริเวณเบาะหลังด้านซ้าย-ขวา ของรถ เพราะจะเพิ่มจุดบอดในการมองเห็นเส้นทาง
4. อย่าแซงบริเวณทางโค้ง และใช้ความเร็วในการขับขึ้นหรือลงเนินอย่างเหมาะสม เพราะผู้ขับขี่ทั้ง 2 ฝ่ายไม่สามารถมองเห็นปลายทางอีกด้านได้
5. การขับรถในเวลากลางคืนควรใช้สัญญาณไฟสูงช่วยให้เห็นรถจยย.ที่วิ่งบนไหล่ทางหรือรถที่จอดบนไหล่ทาง หรือเป็นการใช้ไฟสูงเพื่อให้สัญญาณเตือนแก่รถที่ขับสวนเลนกันมา รถที่ขับสวนเลนจะได้สังเกตเห็นรถของผู้ขับขี่เองด้วยและทำการลดสัญญาณไฟสูงลง



รูปที่ 13 จุดบอด

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

11. ก่อนออกรถหลังจากจอดติด ต้องสังเกตซ้ายขวาทุกครั้งว่ามีรถจยย.อยู่ในระยะอันตรายที่ทำให้เกิดการเฉี่ยวชนหรือเปล่า
12. ในกรณีฝนตก จะต้องขับขี่ด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษ จากการศึกษาและประสบการณ์ของผู้เขียน ความเร็วที่ใช้ควรอยู่ระหว่าง 30-60 กม. และระวังยานพาหนะคันอื่นที่เรามองไม่เห็นอย่างรถจยย.ที่มีขนาดเล็กและวิ่งเร็ว ลื่นลื่นง่าย
13. ในกรณีใช้สะพานข้ามแยกหรือใช้อุโมงค์ลอดแยก ต้องลดความเร็วและปฏิบัติตามป้ายจำกัดความเร็วหรือป้ายชนิดอื่นอย่างเคร่งครัด เพราะการมองเห็นในขณะที่ขับผ่านสะพานหรืออุโมงค์ดังกล่าวจะมีปัญหาได้จากความแตกต่างของแสงสว่างทำให้ผู้ขับขี่ควบคุมได้ไม่ปลอดภัย



รูปที่ 14 อุโมงค์ลอดแยก

ที่มา: คุณพรเทพ ขวัญใจ

14. อย่ารีบออกรถเมื่อไฟเขียวเริ่มทำงาน ควรเว้นระยะเวลาไว้นิดในการเคลื่อนออกรถ เพื่อป้องกันรถและรถจยย.ฝ่าสัญญาณไฟแดงมา
15. ควรเว้นระยะที่ด้านหน้าแยกไฟแดงให้รถจยย.จอดได้ แม้ไม่มีช่องจอดรถจยย. เพื่อเลี่ยงสถานการณ์ที่รถจยย.เบียดด้านข้างเพื่อรีบออกไฟเขียวและเฉี่ยวชนรถเรา



รูปที่ 15 การเว้นระยะด้านหน้าขณะติดไฟแดง

ที่มา: คุณพรเทพ ขวัญใจ

16. ไม่ควรดื่มสุราหรือเสพกัญชา ยาเสพติดหรือใช้ยารักษาโรคที่ทำให้่วงซึมเมื่อรู้ว่าจะต้องขับรถ
17. ให้สัญญาณในการเปลี่ยนช่องทางหรือเลี้ยว จากการศึกษาและประสบการณ์การให้สัญญาณจะดูที่ระยะทางที่เหมาะสมก่อนทำการเปลี่ยนช่องหรือเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และเมื่อเห็นรถจยย. ระยะทางดังกล่าวควรอยู่ภายใน 60 เมตร อย่าลืมว่ารถจยย.ระยะเบรกยาวกว่ารถยนต์มาก
18. ใช้สัญญาณไฟที่ถูกต้องกับสถานการณ์ เช่น ไฟฉุกเฉินต้องใช้ขณะเกิดเหตุฉุกเฉินจริงๆ ไม่ใช่เพื่อบอกว่าจะไปตรงที่แยก เพราะรถคันอื่นที่ทางแยกซ้ายขวาคิดว่ารถเราจะเลี้ยวจึงพุ่งออกมาชนเราที่กลางสี่แยกได้
19. ไม่ควรขับรถใกล้กับรถจยย.มากเกินไป จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในอดีต 44% ของอุบัติเหตุรถจยย.ไทยเกิดจากการลั้มเอง ผู้ที่ลั้มอาจมาอยู่หน้าล้อรถเราที่วิ่งอยู่ได้

20. ไม่ควรแข่งรถจยย. แบบเฉียดฉิว รถจยย.อาจเบรกกระทันหันและล้มเองได้ ควรแข่งอย่างถูกต้องตามกฎหมาย
21. ไม่ควรขับรถเปียตรถจยย.เมื่อต้องการเปลี่ยนเลน จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในอดีตทั่วโลก ผู้ใช้รถจยย.มีความเสี่ยงที่จะตายเมื่อเกิดอุบัติเหตุสูงถึง **2-37 เท่า**ของผู้ใช้ยานพาหนะอื่น
22. ไม่ควรขับรถบนไหล่ทาง หรือขับเข้าในช่องทางเฉพาะของรถจยย.
23. หากเกิดเหตุไม่คาดคิด ควรตั้งสติ และควบคุมอารมณ์ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุบานปลาย อย่าโกรธกับเสียงแตรรถที่ใช้สื่อสารโดยรถจยย.และรถอื่น
24. ควรมองรถจยย.เป็นเพื่อนร่วมถนนชนิดหนึ่งที่มีสิทธิในการขับขี่เท่ารถชนิดอื่น ควรให้พื้นที่รถจยย.ในการขับขี่ให้ปลอดภัยทั้งเขาและเรา และระมัดระวังให้มากหากต้องขับขี่ใกล้กันเพราะรถจยย.เปราะบางมาก รถจยย.ล้มเองง่ายเพียงแค่มองข้าม
25. เมื่อขับขี่เลนซ้ายที่กฎหมายบังคับให้รถจยย.ใช้เลนนี้ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ และไม่ควรใช้ความเร็วมากเกินไป
26. ในเขตชุมชนต้องขับขี่ไม่เกิน 30-50 กม.ต่อชม.จากการศึกษาและประสบการณ์ของผู้เขียน แม้บางที่ไม่มีป้ายกำหนดความเร็วก็ตาม
27. เมื่อขับขี่บนถนนสายรองที่มีแสงไฟไม่เพียงพอ ต้องใช้ความระมัดระวังรถจยย.เป็นพิเศษ ไม่ควรขับขี่เร็วเกินไป
28. กรณีเลี้ยวรถเข้า-ออกจากซอย จุดกลับรถ หรือทางเลี้ยว ให้เพิ่มความระมัดระวัง อาจมีรถจยย.ขับแซงมาในช่องทางด้านซ้าย หรือด้านขวา และทำการเบรกไม่ทัน จากการศึกษาวิจัยโดยสภาองค์กรของผู้บริโภค ถ้ารถจยย.รุ่นครอบครัวขับเร็ว 60 กม./ชม. โดยผู้เชี่ยวชาญต้องหยุดกระทันหัน ต้องใช้ระยะทางมากกว่า 44 เมตร จึงจะหยุดรถสนิทได้ ซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้
29. ในกรณีเปิดประตูขณะจอดรถข้างทาง ให้เพิ่มความระมัดระวัง โดยผู้ขับหรือผู้โดยสารรถตรวจสอบให้แน่ใจว่าไม่มีรถจยย. แทรกเลนมาด้านหลังทั้งซ้ายและขวา

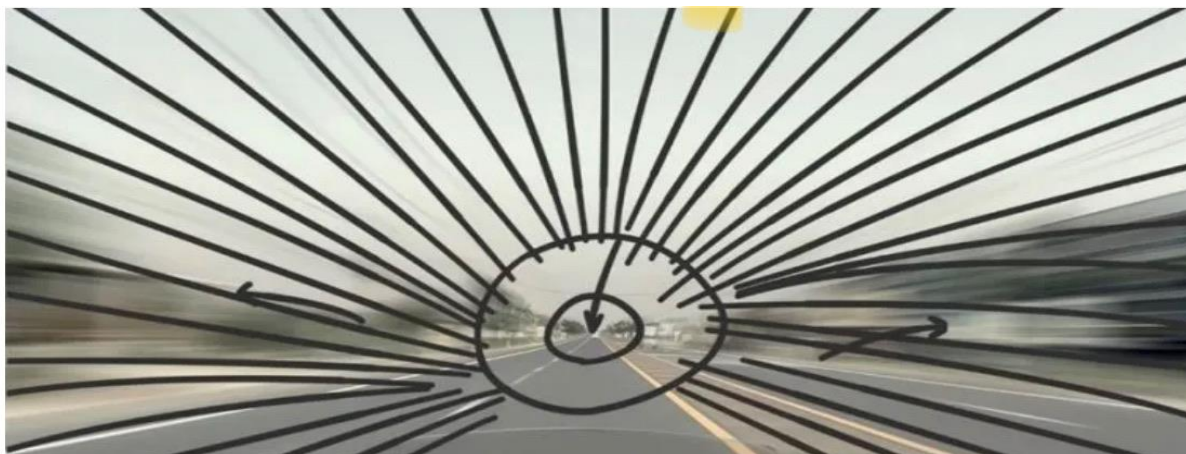


รูปที่ 16 กรณีเปิดประตูขณะจอดรถข้างทาง
ที่มา: อินเทอร์เน็ต

30. อย่าขับเร็ว ระวัง “วิสัยทัศน์อุโมงค์” จะทำให้ไม่เห็นรถจยย.วิ่งไหล่ทาง หรือ รถจยย.ออกมาจากทางแยกหรือซอย

วิสัยทัศน์อุโมงค์

“ปกติสายตามองตรงไปข้างหน้าจะสามารถมองเห็นได้ 180° แต่ถ้าไม่หันหน้าซ้าย-ขวาจะมองเห็นข้างหน้าได้ชัดเพียง 40° (เห็นได้ชัดทางซ้าย 20° ทางขวา 20° เท่านั้น) ผู้อ่านสามารถทดสอบได้เองโดยมองเล็บนิ้วโป้งด้านหน้าแล้วเลื่อนนิ้วโป้งไปซ้ายขวาโดยไม่หันตาม จะเห็นเล็บนิ้วโป้งชัดทางซ้าย 20° ทางขวา 20° เท่านั้น) เมื่อขับรถเร็ว การมองเห็นด้านข้างจะแคบลงเหลือแค่จุดตรงกลางเพียง 2-4 องศาที่เห็นชัดเจน เหมือนเป็นอุโมงค์ของการมองเห็น ดังนั้น ผู้ขับรถเร็วที่ต้องพุ่งตรงไปข้างหน้าในระยะไกลๆ จะมองด้านข้างไม่ชัด โดยเฉพาะหากมีรถจยย.ที่กำลังเปลี่ยนเลนเข้ามา หรือ ออกจากซอยมาตัดหน้า เราจะมองไม่เห็นจนกว่ารถจยย.จะมาอยู่ในองศาที่มองเห็นด้านหน้าแล้ว ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเหยียบเบรกได้ช้าลง



รูปที่ 17 วิสัยทัศน์อุโมงค์

ที่มา: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

วัฒนธรรมบ้านเราจะมีกิจกรรมข้างทาง อย่างการขายของริมทาง ซึ่งบางทีก็มีรถจยย.มาจอดซื้อของบ้าง จอดกินข้าวบ้าง การขับรถเร็วจะทำให้ตรงนั้นเป็นจุดอับสายตาได้ เป็นการเพิ่มความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุด้วย ที่สำคัญการมองไม่เห็นด้านข้างจะส่งผลหลายอย่าง นอกจากตัดสินใจเหยียบเบรกช้าลง เมื่อเหยียบเบรกแล้วรถยังเคลื่อนตัวไปข้างหน้าต่อไปสักระยะหนึ่งจนกว่าจะหยุดได้ เช่น ขับ 100 กม/ชม. 1 วินาทีรถจะเคลื่อนตัวไปแล้ว 27.7 เมตร ซึ่งรถคันนี้อาจจะชนรถจยย.ที่กำลังออกจากทางแยกหรือซอย เพื่อข้ามไปอีกฝั่งแล้ว

31. หากมีความจำเป็นต้องจอดรถเป็นการชั่วคราวบนทางหลวง ให้พยายามจอดให้ลึกเข้าไปกว่าไหล่ทาง เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้รถจยย.ที่ขับขึ้นบนไหล่ทางมาชนท้าย รถใหญ่ที่จอดไหล่ทางต้องมีป้ายสะท้อนแสงที่ด้านท้ายรถ เปิดไฟกระพริบตลอดเวลาที่จอด วางกรวยสะท้อนแสงหรือเครื่องหมายอื่นๆ เป็นสัญลักษณ์เตือนรถที่ตามมาว่ามีรถจอด ก่อนถึงจุดที่จอด อย่างน้อย 50 เมตร

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบกเตือน ระวัง 4 จุดบอดของรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่ อันตรายที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรหลีกเลี่ยง จาก www.dit.go.th/public-news/view.php?_did=3033

กองป้องกันการบาดเจ็บ กระทรวงสาธารณสุข.คู่มือผู้จัดการเรียนรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” TSY Camp สำหรับเด็กและเยาวชนอายุ 13-19 ปี. สิงหาคม 2564 (พิมพ์ครั้งที่ 1)

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43(9)

เว้นระยะห่างจากคันหน้าเท่าไร...ถึงปลอดภัย จาก www.silkspan.com/online/article/auto/201/

คณะผู้ร่วมพิจารณาร่างสารความรู้

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1. พญ.ชไมพันธุ์ สันติกาญจน์ | ผู้รับผิดชอบโครงการ |
| 2. คุณศิริวรรณ สันติเจียรกุล | นักวิจัยร่วมโครงการ |
| 3. ดร.นิตยา ไรจน์ทินกร | นักวิจัยร่วมโครงการ |
| 4. ดร.ศศิต ชูชนม์ | นักวิจัยร่วมโครงการ |
| 5. ดร.ทรงวุฒิ มงคลเลิศมณี | สมาชิกกลุ่มช่างเชี่ยวชาญ. |
| 6. คุณโอวาท ขวาทไทย | สมาชิกกลุ่มช่างเชี่ยวชาญ. |
| 7. พ.ต.อ.สุริยัน วิจิตรมนตรี | สมาชิกกลุ่มช่างเชี่ยวชาญ. |
| 8. คุณดาวเรือง ช่มเมืองปักษ์ | เครือข่ายรพ.เผ่ากระวังการบาดเจ็บระดับชาติ |
| 9. ดร.ปัญญา จันทร์พานิชย์ | กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข |
| 10. คุณวรรณ มีขวด | สมาชิกเครือข่ายผู้รับผลกระทบและจยย. |
| 11. คุณไธ คงสุข | สมาชิกเครือข่ายผู้รับผลกระทบและจยย. |
| 12. คุณรัชณี สุภวัตรจริยากุล | สมาชิกเครือข่ายผู้รับผลกระทบและจยย. |
| 13. พญ.ศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์ | ผู้แทนอธิบดีกรมควบคุมโรค |
| 14. คุณจิตติพัฒน์ ไทยจรัส | ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก |
| 15. คุณกอบกุล อินทร์ตัน | สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก |
| 16. คุณคงศักดิ์ ชื่นไกรลาส | มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค |
| 17. คุณกนกพรรณ แสงหิรัญ | สภาองค์กรของผู้บริโภค |
| 18. นพ.อนุชา เศรษฐสุตเถียร | แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) |
| 19. นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ | ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย |
| 20. ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ แทะกระโทก | คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร |
| 21. ดร.พญ.ปานใจ โหวหารดี | สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ |
| 22. คุณรวีศุทธิ์ คณิตกุลเศรษฐ์ | รองเลขาธิการ สถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย |